

# **"NO PODEM MARXAR COM HEM ARRIBAT"**

Los movimientos sociales urbanos y la construcción de los Cinturones de Ronda de Barcelona.

Autor: F. Javier Fraga Cadórniga

Director: Joaquín Sabaté

Co-directora: Paula Orduña

TRABAJO DE FINAL DE MÁSTER. MBARCH ESPECIALIDAD URBANISMO. ETSAB-UPC. SEPTIEMBRE 2017









## **PRESENTACIÓN**

1. HIPÓTESIS DE TRABAJO Y OBJETIVO
2. OBJETIVO
3. OBJETO Y CASOS DE ESTUDIO
4. ASPECTOS METODOLÓGICOS
5. ESTADO DE LA CUESTIÓN
6. CONTENIDO DEL TRABAJO

## **CAPÍTULO 1: LOS CINTURONES DE BARCELONA: ¿PASEO, CINTURÓN O RONDA?**

1. LOS ORÍGENES DE LOS ANILLOS DE RONDA: Leon Jaussely y el Plan de Enlaces de 1917.
2. DE PASEO A CINTURÓN: el Plan Comarcal de 1953 y la Red Arterial Básica de 1963.
3. REVISIÓN DEL PLAN GENERAL: 1974-1976.
4. CAMBIO DE PARADIGMA: Plan de Vías 1984.

## **CAPÍTULO 2: EL PRIMER CINTURÓN, TRAMO A: EL CASO DE SANTS**

5. 1953-1970: definición del proyecto.
6. 1970-1975: una rápida ejecución que hiere el barrio.
7. 1975-1993: la posibilidad de la cobertura.
8. 1993-1995: el paso (definitivo) de cinturón a rambla.

## **CAPÍTULO 3: EL PRIMER CINTURÓN, TRAMO B: LESSEPS Y EL GUINARDÓ**

1. 1953-1970: la definición del proyecto.
2. 1970-1974: los vaivenes de la plaza Lesseps como síntoma.
3. 1973- 1985: la larga lucha contra el viaducto del Guinardó.
4. 1985-1994: la definitiva modificación de la naturaleza de la ronda.

## **CAPÍTULO 4: EL SEGUNDO CINTURÓN, TRAMO ORIENTAL: NOU BARRIS**

1. 1953-1970: la definición del proyecto.
2. 1970-1974: una ejecución frustrada por la emergencia del conflicto vecinal.
3. 1974-1977: ejecuciones parciales hasta el abandono del proyecto.
4. 1977-1984: el replanteamiento del proyecto.
5. 1984-1992: la concreción del nuevo proyecto.

## **CONCLUSIONES**

## **BIBLIOGRAFÍA**

## **ANEXO: Los movimientos sociales urbanos**



# PRESENTACIÓN

Este trabajo quiere indagar en la influencia que los agentes sociales pueden ejercer sobre los procesos de diseño de la ciudad. Se propone demostrar que la incorporación de actores diversos en las diferentes fases del desarrollo de un proyecto urbano puede suponer una mejora en el propio proyecto y, en general, en la calidad urbana del territorio.

En particular, la investigación aborda el problema de la ejecución de una gran infraestructura con un fuerte impacto en la ciudad, los Cinturones de Ronda de Barcelona, y los mecanismos mediante los cuales los diferentes grupos de interés son incorporados en su diseño. Entre los numerosos actores involucrados, nos centraremos en los conocidos como movimientos sociales urbanos (MSU), aquellos que entre 1968 y mediados de los años ochenta vehiculaban la oposición ciudadana a determinadas operaciones urbanísticas o reivindicaban mejoras en el entorno, la vivienda o los servicios de los barrios (Castells, 1974). Veremos también la manera en la que el proceso de reivindicación transformó y enriqueció a los propios movimientos sociales, favoreciendo que asumieran una visión más compleja sobre el hecho urbano.

El título reproduce una frase atribuida al teniente de alcalde Jordi Borja en una Audiencia Pública de 1988 en la que más de cien entidades de Nou Barris reclamaban la cobertura del Segundo Cinturón. Con ello queremos poner en evidencia que la construcción de la ciudad no sólo es el resultado de un ejercicio de diseño arquitectónico, sino un proceso colectivo de búsqueda de soluciones compartidas a problemas complejos que requieren de la negociación entre múltiples agentes, la inclusión de la diferencia y la capacidad de modificación de las posturas de cada parte.

La discusión de los resultados trata de demostrar que la acción de los movimientos sociales puede impulsar modificaciones en determinadas actuaciones urbanísticas si se cumplen unas condiciones que posibiliten y favorezcan su participación. El análisis comparado de los casos permite identificar estas condiciones.

Esto no significa, por supuesto, que entendamos que la reivindicación ciudadana sea el único factor con influencia en cuestiones de diseño urbano, ni siquiera el más importante. En este sentido, no se pretende defender una relación causa-efecto unívoca entre esta participación reivindicativa y la modificación de los proyectos explicados, sino poner en valor una acción colectiva que contribuye, en diferente grado y con un impacto desigual, a enriquecer el complejo proceso de construcción de la ciudad.

## **HIPÓTESIS DE TRABAJO**

La hipótesis general de trabajo defiende que los actores sociales pueden introducir modificaciones que enriquezcan el diseño de un proyecto urbano si se cumplen unas determinadas condiciones que favorezcan su participación.

Para comprobar dicha hipótesis se analiza el proceso de construcción de tres tramos de los Cinturones de Ronda de Barcelona, partiendo de las dos siguientes premisas, consideradas hipótesis particulares de trabajo:

1. La incorporación de los movimientos sociales urbanos en el proceso de diseño de los Cinturones de Ronda **favorece la introducción de modificaciones en los proyectos definitivos**, especialmente en relación a:
  - Integración en la trama urbana (capacidad de conexión e irrigación).
  - Funciones del espacio generado (representatividad y usos sociales).
  - Afectaciones y condiciones de expropiación.
  
2. Los movimientos sociales tienen más influencia en el diseño de los Cinturones cuando en el proceso de reivindicación **se cumplen las siguientes condiciones**:
  - Capacidad propositiva respecto al modelo urbano.
  - Articulación con otras reivindicaciones y actores.
  - Proceso de diseño dilatado en el tiempo.
  - Diversidad de los mecanismos y acciones.

## **OBJETIVO**

Verificar cómo la participación de diferentes agentes sociales en el proyecto de grandes infraestructuras urbanas puede contribuir a enriquecer las soluciones de diseño.

## **OBJETO Y CASOS DE ESTUDIO**

El objeto de estudio se compone de dos partes inseparables: por un lado, los Cinturones de Ronda de la ciudad de Barcelona y por otro, los movimientos sociales urbanos que de una u otra manera se vinculan a la construcción de dichas infraestructuras.

Los llamados "Cinturones de Ronda" constituyen la red formada por el Primer Cinturón (Ronda del Mig), el Segundo Cinturón (Ronda de Dalt), la Ronda Litoral y las "patas" laterales de Besòs y Llobregat. Este conjunto es especialmente significativo respecto al de otras vías segregadas de carácter urbano, como pueden ser la Gran Vía a su paso por Hospitalet o la penetración de la avenida Meridiana en el barrio de Sant Andreu. Su concepción unitaria como vías estructuradoras no ha impedido que su concreción proyectual como infraestructura se fuera modificado de acuerdo a la evolución de las reflexiones urbanas de cada momento, jugando un papel fundamental en la caracterización de la red viaria básica y, por ende, del modelo de ciudad que ésta configura. Los Cinturones de Ronda se conciben a inicios del siglo XX como vías de enlace entre la ciudad de Barcelona y los entonces municipios periféricos, y sufren un largo proceso de gestación durante el cual evoluciona tanto su naturaleza funcional, su engarce con el tejido urbano y sus características técnicas como infraestructura. Han sido objeto de reflexión proyectual a diversas escalas (metropolitana, urbana y arquitectónica) a través de diferentes instrumentos (los planes generales, el plan especial o el proyecto de ejecución) y con muy diversas herramientas para encauzar la participación de los diferentes actores sociales (canales institucionales y acciones disruptoras de los movimientos sociales).

La construcción de los Cinturones de Ronda fue una operación con un gran impacto en la definición del modelo urbano de Barcelona, debido a su carácter estructurador en el conjunto de la ciudad y del área metropolitana, y por la manera en la que condicionaban las características urbanas de los barrios por los que discurrían. Este impacto en el conjunto de la ciudad y en determinados barrios en específico contribuyó a que se generara una importante movilización social, que se inicia como un rechazo frontal a la operación y evoluciona hacia posiciones más constructivas que acaban enriqueciendo el proyecto. Este movimiento desarrolló en los años setenta un repertorio de acciones que desbordaron los canales de participación establecidos por la legislación del momento, dando pie a nuevos mecanismos de participación que se implementaron en los años posteriores y que, como resultado último, permitieron la modificación del diseño final de los Cinturones de Ronda.

Del largo proceso temporal de gestación de los Cinturones de Ronda nos centraremos en el período que se inicia con el Plan General de Ordenación de la Comarca de Barcelona de 1953 (que recoge los Cinturones de Ronda dentro de la propuesta viaria de "comunicaciones urbanas") y finaliza en los años noventa, con la ejecución de las grandes infraestructuras urbanas para las Olimpiadas de 1992. En este lapso de cuarenta años



los tramos analizados son planificados, proyectados y ejecutados, si bien en años posteriores continuarán experimentando modificaciones que dan continuidad a las tendencias recogidas en este período.

Ante la gran diversidad de soluciones que presentan los diferentes tramos que componen este sistema viario, hemos seleccionado tres ámbitos concretos, que se indican en la figura 1: dos tramos correspondientes al trazado del Primer Cinturón (C1: Sants, y C2: Guinardó), y un tramo del Segundo Cinturón (C3: Nou Barris), representativos de la diversidad de situaciones morfológicas, soluciones técnicas y tejidos urbanos atravesados. Hemos tratado, asimismo, que estos casos reflejaran maneras diferentes de articulación entre los actores con impactos distintos en la evolución del proyecto de los Cinturones de Ronda.

El primer caso analiza el **paso del Primer Cinturón por el barrio de Sants**, entre la plaza Ildefons Cerdà y la plaza Prat de la Riba. Se trata de la implantación de una infraestructura en un tejido denso y muy consolidado, que genera una alteración profunda en la estructura urbana local. La rapidez en su ejecución, sumada a la escasa articulación de los movimientos sociales del territorio y unos canales de acción con poco impacto, hacen que la capacidad de modificación del proyecto respecto a los planteamientos de la administración no llegue hasta más de treinta años después de su ejecución.

El segundo caso, correspondiente al **paso del Primer Cinturón por el Guinardó**, estudia la evolución del ámbito entre la plaza Lesseps y la calle Sant Quintí, haciendo especial hincapié en los puntos en los que se realiza el enlace transversal con el Segundo Cinturón. Se trata de un caso con mayores vacilaciones y dificultades a nivel proyectual, tanto en lo referido al trazado de la vía como a las soluciones concretas de diseño. Por otro lado, permite analizar la influencia de otros actores (colegios profesionales y entidades cuyo ámbito excede la escala de barrio) que potencian nuevos mecanismos de actuación como las contra-exposiciones.

El tercer caso analiza **al Segundo Cinturón a su paso por el distrito de Nou Barris**, desde la plaza de Karl Marx a la avenida Meridiana. Es el ámbito estudiado en mayor profundidad, ya que permite analizar la evolución de los mecanismos de participación de la ciudadanía, el desarrollo del proceso de proyecto y la manera en la que éste integra las diferentes reivindicaciones ciudadanas de manera positiva, dando lugar a una solución de alta calidad urbana y paisajística que potencia la mejora y consolidación de la primera periferia de la ciudad.

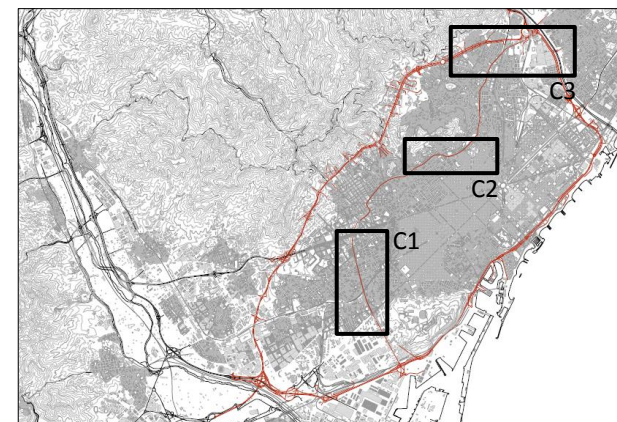


Fig. 1. Ubicación de los casos de estudio respecto a la red viaria principal. Caso 1: Sants. Caso 2: Guinardó. Caso 3: Nou Barris. Elaboración propia

## **ASPECTOS METODOLÓGICOS**

Para cada uno de los casos, se relata la evolución del proyecto y las diferentes fases cronológicas de su construcción a partir del análisis de los actores y de las intervenciones físicas. Para ello se realiza un relato de la construcción de las rondas, con la descripción de los diferentes momentos que marcaron su definición, haciendo especial hincapié en aquellos puntos de conflicto entre actores que generaron nuevas situaciones o modificaciones en las soluciones de diseño.

Se ha realizado una serie de planos temáticos que apoyan la caracterización de la evolución cronológica:

- Años 50. Cartografía realizada a partir del ortofotomapa de 1956, en la que se recoge la situación previa a la ejecución de los Cinturones. Permite entender las condiciones urbanas de partida en la que se insertan las tres intervenciones.
- Años 70. Cartografía realizada a partir del ortofotomapa de 1974. Las obras del Primer Cinturón ya se han ejecutado total (Sants) o parcialmente (Guinardó). En Nou Barris la cartografía muestra las reservas de suelo y las primeras actuaciones para ejecutar las calzadas laterales.
- Años 90 - actualidad. Redibujo de la cartografía actual (2017), en la que se reflejan la operación de cobertura en el tramo de Sants, la eliminación del viaducto del Guinardó y la transformación de la plaza de Lesseps, así como la ampliación de la cobertura parcial del Segundo Cinturón en Nou Barris.

Para la reconstrucción del relato de construcción se hizo un importante labor de vaciado de fuentes de información de hemeroteca, a partir de publicaciones periódicas generales (La Vanguardia) y especializadas (las revistas CAU, Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo, y Carrer). Se completó con la consulta de los documentos normativos referidos (planes y proyectos) en archivos municipales.

## **ESTADO DE LA CUESTIÓN**

Partimos de la concepción de que la participación en la construcción de la ciudad es un derecho ciudadano al que la administración tiene que dar canales suficientes para que se pueda materializar de una manera efectiva. Para ello, la incidencia de los diferentes actores en los procesos de diseño urbano tiene que estar alejada de la defensa exclusiva del interés particular, sino que debe contribuir al enriquecimiento de las soluciones mediante la incorporación de criterios de diseño más diversos e integradores. El análisis crítico de las políticas urbanas realizado por el CEU- CEMUT (Centro de Estudios Urbanos- Centro de Estudios Metropolitano, Urbanos y Territoriales) define el conflicto como la "capacidad autónoma de presión", y lo considera necesario y positivo para evitar que la participación integrada en las instituciones sólo sirva para la construcción de "consensos pasivos" y no evite la expulsión de la población originaria (Borja, 2013).

Consideramos que el papel jugado por los Movimientos Sociales Urbanos entre los años 60 y 80 es esencial desde el punto de vista discursivo (para impregnar la administración local con esta interpretación de la participación) y desde el punto de vista operativo (ya que su acción disruptiva forzó la superación de los mecanismos insuficientes de principios de los años 60).

En este sentido, partimos de los trabajos de Bonet y Domingo (1998), Castells (1971, 1986), para los que los movimientos sociales urbanos son considerados como el conjunto heterogéneo de actores que de alguna manera o en algún momento intervienen en la construcción de los Cinturones (Domingo y Bonet, 1988; Bordetas, 2012). De acuerdo con Bordetas (2012), el movimiento vecinal barcelonés del período tardo franquista (años 70) aglutina una red heterogénea de organizaciones sociales, catalizando procesos de auto organización y conflictividad hasta el momento parcialmente autónomos y que tienen como punto central el barrio y la cuestión urbana. Este movimiento permite dar voz a amplios sectores de la población en las demandas de ruptura con la dictadura, ya que se construye a partir de la confluencia de redes sociales de muy diversos orígenes: experiencias de ayuda mutua nacidas del hecho migratorio, implicación de gentes de la Iglesia y del mundo cristiano y, como hecho fundamental, los movimientos obreros y espacios de militancia antifranquista. Esta lectura permite caracterizar la relación indisoluble entre los movimientos obrero y vecinal, "situando el espacio vivencial y no sólo el laboral como una de las bases sobre las que se configuró la identidad obrera que alimentó a ambos movimientos sociales" (Bordetas, 2012, p. 593)

Los primeros trabajos de Castells (1971) consideran que las luchas urbanas eran extremadamente dependientes de otras luchas sociales, y que adolecían de una "incapacidad de desarrollo real sin una articulación con los conflictos políticos que permanecen esencialmente dominados por las formas actuales del enfrentamiento entre Capital y Trabajo" (Castells, 1971, p1), su posicionamiento evoluciona para reconocer la importancia de aspectos culturales y comunitarios en el conflicto urbano. Así, define más tarde los movimientos sociales

urbanos como "acciones colectivas conscientemente destinadas a transformar los intereses y valores sociales insertos en las formas y funciones de una ciudad históricamente determinada" (Castells, 1986, p.23).

Para el análisis de la evolución de los diferentes actores partimos de la interpretación que Josep M. Huertas y Marc Andreu realizan del movimiento vecinal en Barcelona, recogida en la publicación de la FAVB (1996) "Barcelona en lluita. El moviment urbà 1965-1996". En ella se analiza la evolución del movimiento, desde sus orígenes como luchas puntuales contra determinadas situaciones deficitarias o frente a agresivos planes de urbanización, hasta la elaboración de propuestas con capacidad de plantear alternativas globales e integradoras a la política urbana de la ciudad. En este sentido, el relato que aquí realizamos de la construcción del Primer y el Segundo Cinturón de Ronda quiere contribuir a la interpretación de estas infraestructuras como catalizadoras de dicho movimiento social. El trabajo de Magro (2014) sirve de referencia para caracterizar los movimientos sociales en la década de los años sesenta, entendido dentro de una reflexión más amplia promovida desde el grupo de investigación Arxiu Crític Model Barcelona, cuyos trabajos se recogen en Montaner, Álvarez y Muxí ed. (2011).

Por otro lado, las limitaciones técnicas de la articulación de las vías segregadas en el tejido urbano han sido estudiadas por Ribas Piera (1984), Riera (1993) y Alcalá (2004). De la última autora extraemos aspectos teóricos que remiten a condicionantes morfológicos (preexistencias físicas y normativas), políticos (superposición de competencias y de escalas de decisión) y sociales (debido al alto impacto que generan en los territorios en los que se implantan). Parece oportuno analizar la manera en la que los actores sociales inciden en este tema, ya que creemos que una apropiada articulación de estos agentes en el proceso de diseño genera beneficios en las soluciones técnicas.

Las innovaciones introducidas en los criterios de diseño de la Ronda de Dalt permitieron reducir el impacto de la vía segregada en el entorno de inserción y contribuyeron a superar determinados déficits característicos de éste (Alcalá, 2004).

- Completa la red viaria básica metropolitana a la vez que mejora las condiciones de conectividad y accesibilidad del territorio (eje de irrigación).
- Promueve la urbanización de los intersticios vacantes y los convierte en espacios de oportunidad para la ciudad
- Articula formalmente entre sí tipos de urbanización diferentes y pone en valor el paisaje que los rodea
- Introduce significado y contribuye a crear una referencia simbólica y formal (identidad de conjunto)

Esta investigación busca completar esta tesis, analizando la manera en la que se desarrolla el proceso de diseño y cómo el papel activo de ciertos agentes sociales propicia la introducción de algunas de estas innovaciones que, tal como defiende Alcalá (2004), permiten reducir el impacto de la vía segregada.

## **ESTRUCTURA DEL TRABAJO**

El primer capítulo explica la genealogía de la concepción, diseño e implementación de la red viaria principal de Barcelona, en la que se insertan los dos cinturones estudiados. Recoge los principios metodológicos y funcionales bajo los que se consideran los Cinturones de Ronda en cada momento, con el objetivo de entender de qué manera esta evolución condiciona las decisiones posteriores. Estas reflexiones se han de entender como marco para poder después analizar los casos de estudio con el suficiente contexto. De esta manera se podrá leer la evolución detallada del diseño de cada caso sin perder la perspectiva de su papel en el sistema viario, ya que las influencias entre las dos escalas de proyecto (arquitectónica y urbanística) son constantes. Permite también leer los siguientes capítulos teniendo presente la siguiente tesis de Solà Morales: *"Si hoy observamos sobre el plano de la ciudad cuáles son los barrios que tienen una mejor interconexión vial, veremos que son aquellos donde las decisiones de la mano de Jaussely se hicieron efectivas"* (Solà- Morales 1985, p.23).

Los tres capítulos siguientes analizan tres casos particulares que han sido seleccionados como casos de estudio para poder extraer, de la comparación entre ambos, las conclusiones en relación a las hipótesis de trabajo planteadas. Para cada uno de ellos, el proceso se analiza en base a tres fases: definición de los primeros proyectos (entre el Plan Comarcal de 1953 y finales de los años sesenta); reacciones ciudadanas y cuestionamiento de las soluciones propuestas (años setenta- ochenta); replanteamiento de los proyectos y modificación de las intervenciones (años noventa). En cada uno de los períodos, se parte de la situación de partida (explicada con los documentos técnicos y administrativos), se recoge la reacción ciudadana y los actores y acciones que se implementan; y se finaliza con las modificaciones introducidas en el proyecto como consecuencia de esta reacción.

Las conclusiones verifican las hipótesis particulares de trabajo a partir del análisis comparado entre los tres casos de estudio, lo que permite comprobar la hipótesis general.



# CAPÍTULO 1

## LOS CINTURONES DE RONDA DE BARCELONA:

### ¿PASEO, CINTURÓN O RONDA?

Este capítulo es una breve introducción a la naturaleza proyectual de los Cinturones de Ronda. Se analiza la función para la cual estas infraestructuras son ideadas desde su primera concepción (1905) hasta el documento que redefine por última vez su papel en la estructura de la ciudad (1984). No se trata por tanto de una explicación pormenorizada de las características de cada vía en cada etapa, sino de un relato histórico que añade perspectivas diferentes para entender un sistema viario que es resultado de la superposición de muy diferentes interpretaciones y proyectos técnicos.

LOS ORÍGENES DE LOS ANILLOS DE RONDA: Jaussely y el Plan de Enlaces de 1917 .....	16
DE PASEO A CINTURÓN: el Plan Comarcal de 1953 y la Red Arterial Básica de 1963. ....	2517
REVISIÓN DEL PLAN GENERAL: 1974-1976. ....	2619
CAMBIO DE PARADIGMA: Plan de Vías (1984) .....	281

## **LOS ORÍGENES DE LOS ANILLOS DE RONDA: Jaussely y el Plan de Enlaces de 1917.**

La propuesta de León Jaussely para el concurso de Plan de Enlaces de Barcelona de 1905 (fig.2) es el primer documento que recoge el trazado del Primer Cinturón, en función a los parámetros de movilidad principios de siglo. Supone, además, una propuesta de una imagen de ciudad que en la que las vías funcionan como elementos estructurales para superar la desconexión entre casco antiguo, ensanche y barrios perimetrales de la propuesta de Cerdà (Solà-Morales, 1985).

"La situación topográfica de Barcelona le da una expresión diferente, pues aquí la zona rural es también la de los grandes bosques y de los parques de montaña. Es necesario reservarse como acaba de hacerse en Viena, cuya parte alta presenta analogías con la zona rural alta de Barcelona: grandes espacios cubiertos de bosque que deberían preservarse de las edificaciones". "Cuando los chalets con grandes jardines se encaramen más tarde de una manera más general y repartida que hoy, formará con los grandes bosques públicos una zona verdosa que servirá de fondo a las perspectivas de la ciudad, más agrupada, más condensada abajo, de un efecto brillante enriquecido por las manchas blancas espaciadas de los chalets. (León Jaussely, Memoria de 1907. Microfilm. Arxiu Administratiu, Ayuntamiento de Barcelona).

En octubre de 1917 se aprueba parcialmente el "Plano General de urbanización de Barcelona" (figura 3), realizado por los arquitectos Fernando Romeu y Ezequiel Porcel, que desarrolla el "Plan de Enlaces" de L. Jaussely. Este trabajo reconoce la importancia otorgada por Jaussely a la creación de un sistema de ronda de la ciudad. La propuesta define un trazado que permite abrazar el tejido consolidado (casco antiguo y ensanche) al tiempo que cose los barrios periféricos y pueda dar pie a los nuevos crecimientos. El diseño de los "Anillos de Ronda" responde a las necesidades de movilidad del momento, se hace para paseos en medios no motorizados con una velocidad reducida. En el ámbito del Llobregat reproduce casi de manera literal el trazado de Jaussely, uniendo puerto – Montjuïc- Sants – Sarrià. En la parte norte de la ciudad se refuerza la idea de completar este anillo perimetral con un nuevo trazado al norte del Turó de la Rovira, al tiempo que el trazado propuesto sirve como soporte para la creación de ejes compositivos urbanos en el área del Besòs.

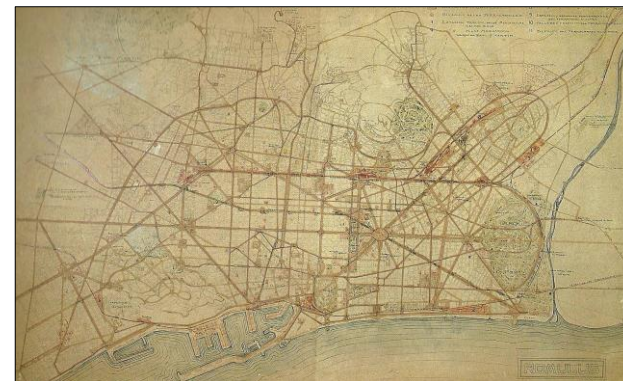


Fig. 2. Plano de los tranvías y ferrocarriles de Leon Jaussely, ganador del concurso para el Plan de enlaces de Barcelona, 1905. Martínez, 2014.

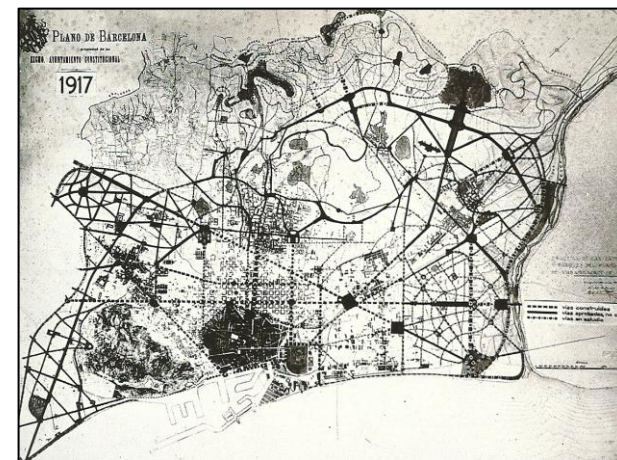


Fig. 3. Plan de Enlaces de 1917 de Romeu, Porcel y Falqués, 1917. Torres i Capell, 1999.

## **DE PASEO A CINTURÓN: el Plan Comarcal de 1953 y la Red Arterial Básica de 1963.**

A mediados del siglo las condiciones urbanas y las necesidades funcionales de una ciudad que ya es metropolitana hacen necesario que la reflexión se extienda a 27 municipios, mediante la aprobación del "Plan General de Ordenación de la Comarca de Barcelona y Área de Influencia" en diciembre de 1953 (Plan Comarcal).

Como recoge la figura 4, el Plan Comarcal establece un esquema director de las vías primarias a escala 1:25.000, conformado por seis vías principales que convergen en la plaza de Glòries, penetrando directamente en el corazón de la ciudad y actuando las demás vías urbanas de red de dispersión del tráfico hacia los distintos puntos de la población. "(...) es necesario completar este sistema primario formado por los accesos y sus inmediatas prolongaciones (...) conviene prever la posibilidad de cruzar la ciudad dando un rodeo sin penetrar en el centro de la misma, estableciendo dos cinturones por el su límite de montaña" (pág. 72-73 del Capítulo II de la memoria del Plan, 1954). En relación al esquema circulatorio, el plan se basa en las siguientes directrices: potenciación del crecimiento urbano nuclear, reforzando las comunidades perimetrales; zonificación del suelo separando usos industriales de vivienda y ordenando volúmenes; reconocimiento de los cinturones proyectados por Jaussely en 1917, ampliando el ancho viario en las zonas necesarias y posibles.

"En relación a la red fundamental de carreteras se confiere a la Trama Cerdà el papel de red básica para Barcelona, se prolongan las grandes arterias: Diagonal. Avda. José Antonio y Meridiana; se recogen los trazados de los dos cinturones de Jaussely y Romeu y Porcel (actuales 1er y 2º Cinturones), y, como novedades, se proponen un túnel a través del Tibidabo que enlazaría San Cugat con Barcelona, y el 3er Cinturón que rodea el macizo del Tibidabo por el N.O., enlazando el Llobregat con La Conrería" (Brau, 1973, p.58).

En los esquemas viarios y estudios preliminares que se realizan para la redacción del Plan Comarcal se refleja la intención de recoger de la manera más realista posible la propuesta de trazado del Plan de Enlaces de 1917. En el esquema de Plan de accesos fechado en 1950 la propuesta de trazado se mantiene inalterada desde el puerto (al pie de la montaña de Montjuïc, en el actual barrio de la Marina del Port Vermell) hasta su encuentro con la avenida Meridiana, para proponer su continuación hacia el por lo que actualmente es el Passeig de Santa Coloma (en Barcelona) y el Passeig de Llorenç Serra en el municipio de Badalona.

Sin embargo, la falta de definición de los trazados de manera acorde con las necesidades de conexión identificadas, hace que su naturaleza como elementos conectores de gran capacidad se vaya perfilando en los años posteriores, a través de diferentes normativas de diferente rango. En los años posteriores a la aprobación del plan se redactan varios documentos normativos que contribuyen a la caracterización de las vías objeto de este estudio. Entre ellos, destacan las siguientes actuaciones:

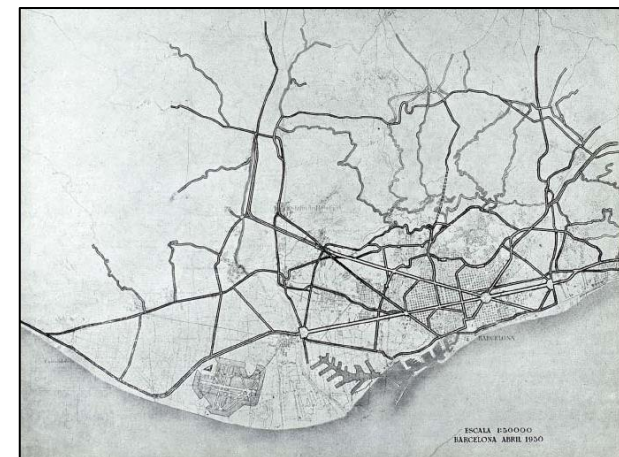


Fig. 4. Esquema de plan de accesos a Barcelona preparado para el Plan Comarcal de 1953, abril 1950. Milagro, 1988a.



Fig. 5. Zonificación del Plan Comarcal de 1953. Brau et al, 1971. Se han marcado en rojo los trazados del Primer y del Segundo Cinturón.

- 

La Red Arterial Básica de la ciudad de Barcelona, redactada desde el Ministerio de Obras Públicas en 1963, desarrolla las directrices aprobadas en el Plan General de Carreteras de 1961 y será el instrumento en base al cual se priorizarán las inversiones establecidas en los subsiguientes Planes de Desarrollo plurianuales (fig.7). Por un lado define una red de accesos a la ciudad (seis autopistas radiales), que se engarzan con las grandes arterias interiores de la ciudad (Diagonal, Gran Vía, avenida Meridiana), convirtiendo la ciudad en un gran "bypass" entre y hacia los municipios próximos a la ciudad (Busquets, 2004). Este documento incluye el Segundo Cinturón con carácter de autovía para el que se contempla una reserva de 100 metros de ancho.

**ACTUACION EN EL 2º PLAN  
DE DESARROLLO 1968-1971**

**ESQUEMA DE LA RED ARTERIAL DE  
BARCELONA**

MADRID

Papiol

San Cugat

Sardanyà

Ripolllet

Moncada

FRANCIA

Besos

Santa Coloma

FRANCIA

Badalona

Manresa

Prat

Costa del Estel

Viladecans

Gova

VALENCIA

S. Clemente

S. Badajoz

Sta. Coloma de C.

San Vicente

Molins de Rey

San Feliu

San Justo

AUTOPISTAS

AUTOVIAS

ARTERIAS

FRAGA CADÓRNIGA, F. JAVIER.



## **REVISIÓN DEL PLAN GENERAL: 1974-1976.**

El intervalo de revisión del Plan Comarcal de 1953 se desarrolla desde 1974 hasta 1976, año en que se aprueba definitivamente. Tras la aprobación inicial el 30 de marzo de 1973 por la "Comisión de Urbanismo y Servicios Comunes de Barcelona y otros municipios" se inicia el período de exposición pública. En este plazo se genera un fuerte movimiento social que articula a las incipientes asociaciones de vecinos, que fuerzan un intenso debate público sobre el modelo de ciudad inédito hasta el momento. Como consecuencia, en el primer período de exposición pública se presentan más de 8.000 alegaciones, se suceden las asambleas y se realizan exposiciones populares informativas (la Federación de Asociaciones de Vecinos de Barcelona -FAVB- realiza una exposición en la Fundación Miró entre diciembre de 1975 y febrero de 1976, de la que no hemos encontrado registros gráficos). Cuando se abre el segundo período de alegaciones (febrero de 1976) la FAVB articula el trabajo de otros actores (como los colegios profesionales, entidades sociales y asociaciones de vecinos) para la presentación de alegaciones. Muchas de estas impugnaciones defendían algunos de los criterios planteados por la versión aprobada inicialmente en 1974, más restrictiva con el aprovechamiento lucrativo del suelo que la presentada en el segundo período de exposición pública. *"También es cierto que una buena parte [de las reivindicaciones vecinales] no hacían otra cosa que plantear o defender determinaciones ya previstas en el Plan General Metropolitano de 1976 en cuanto a reservas de suelo y determinación de usos y parámetros, pero faltaba la solución concreta contrastada con la realidad del sitio y las expectativas de los futuros usuarios. Probablemente, sin la decidida acción de las Asociaciones de Vecinos, el PGM no habría sido lo que es. Durante la etapa de revisión y especialmente durante el período de alegaciones, se habría desvirtuado mucho más de lo que se desvirtuó"*(Domingo y Bonet, 1998, p. 175).

No obstante la presión ejercida por los movimientos sociales, el Plan se aprueba definitivamente el 31 de marzo de 1976 por el Pleno Municipal del Ayuntamiento, y el 14 de julio por la Comisión Provincial de Urbanismo.

El Plan General Metropolitano de 1976 se articula en base a la identificación de zonas (suelos privados) y sistemas (suelos de interés colectivo), entre los que se incluye el sistema de comunicaciones. El PGM realiza las reservas de suelo correspondientes para la ejecución de las Rondas, y viene a paralizar las intervenciones que se habían iniciado de manera poco coherente y con una fuerte contestación social, especialmente las relacionadas con el Segundo Cinturón.

Respecto a los trazados de los Cinturones de Ronda, el PGM recoge las reservas de suelo necesarias para su ejecución, calificadas como Sistema viario básico, y determina los usos de los ámbitos colindantes. Como se refleja en la figura 9, la diferencia de trazado de los Cinturones de Ronda respecto a la propuesta del Plan Comarcal de 1953 es senseiblemente diferente en varios puntos.

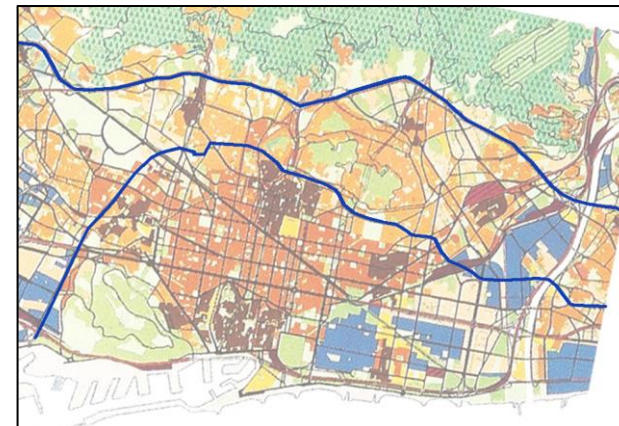


Fig. 8. Estructura de usos del suelo del Plan General Metropolitano de 1976. Font, Llop y Vilanova, 1999. Se han marcado en azul los trazados del Primer y del Segundo Cinturón.



Respecto al Primer Cinturón, recoge el trazado de las partes ya ejecutadas (entre la Gran Vía y la Diagonal, ámbito que se analiza en detalle en el siguiente capítulo) completa la propuesta realizada por el Plan Comarcal, proponiendo un nuevo tramo entre Sants y Gràcia, y definiendo en el tramo oriental el engarce con lo que hoy es la Rambla de Prim.

En el Segundo Cinturón, el trazado propuesto reconoce el del "Plan Especial de Circulaciones Primarias. Segundo Cinturón de Ronda (Llobregat-Besòs)" aprobado en 1965 (ver capítulo 4). Esta propuesta, como veremos, difiere notablemente de la del Plan Comarcal, para responder de manera más eficaz a las necesidades de movilidad identificadas.

Por otro lado, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Obras Públicas redacta el "Planeamiento 1974 de la Red Arterial Básica de Barcelona", como el desarrollo completo del sistema viario contemplado en el Plan Director de 1968 que, recordemos, había sido aprobado como modificación del Plan Comarcal de 1953 pero nunca llegó a desarrollarse. Este documento asigna al Segundo Cinturón las siguientes funciones básicas: "como parte del desdoblamiento del eje costero, canalizar el tráfico de paso de la zona litoral por el lado montaña de la ciudad de Barcelona; colector y distribuidor del tráfico aportado por los túneles del Tibidabo (Occidental o de Vallvidrera, Central o del Tibidabo, y Oriental o de Horta) y a nivel de Red Arterial Urbana forma parte de la Ronda Exterior de Barcelona" (Milagro, 1988b).

Tanto el Primer como el Segundo Cinturón son considerados, a partir de este momento, como vías segregadas de tráfico rodado intenso, cuya función principal es garantizar la conexión urbana y la estructuración metropolitana. Sus parámetros de diseño, tanto en lo que respecta a su trazado como a su proyecto arquitectónico, priorizarán en los años posteriores este papel por encima de cualquier otro.

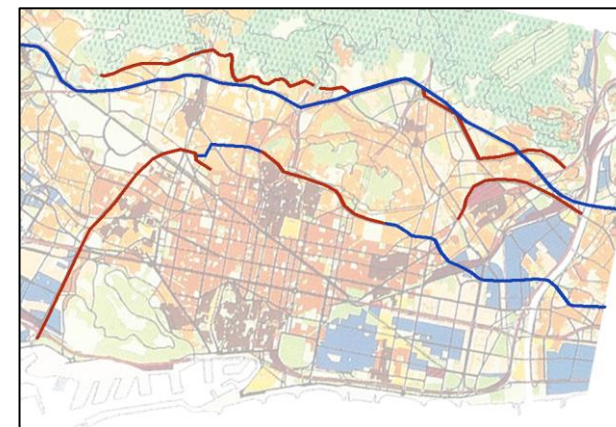


Fig. 9. Esquema comparativo entre los trazados propuestos en el Plan Comarcal de 1953 (color rojo) y el PGM de 1976 (en color azul). Si respecto al Primer Cinturón la propuesta del PGM complementa el trazado del Plan Comarcal, en el Segundo Cinturón se hace una "enmienda a la totalidad", viabilizando una vía rápida segregada de acuerdo a las necesidades de tráfico identificadas. Elaboración propia.

## **CAMBIO DE PARADIGMA: Plan de Vías (1984)**

El Plan de Vías de 1984 supone un cambio de paradigma respecto al papel urbano de las vías de comunicación en la ciudad de Barcelona. En mayo de 1984 el Ayuntamiento de Barcelona y la Corporación Metropolitana organizan el seminario de debate "Las vías de Barcelona" del cual surge el documento de conclusiones "**Plan de Vías de Barcelona**", que pone el foco en la conexión transversal y el cosido con la trama y el tejido existente, y permite producir una respuesta simultánea a la relación ciudad- área metropolitana y a la relación inter-barrios. (Ayuntamiento, 1987).

Esta reflexión integrada sobre las vías y calles de Barcelona se basa en la Red Arterial Básica de 1963, el Plan General Metropolitano de 1976 y el Esquema de Vías Básicas de 1983, a partir de la hipótesis de "la gran identificación entre los déficits de urbanización y las necesidades de aumento de la movilidad". La propuesta de actuación viaria contempla tres escalas de intervención combinadas: las grandes infraestructuras (troncos viarios de acceso a los barrios), la conectividad interna (para garantizar la conexión entre diferentes piezas de la ciudad y la distribución del tráfico dentro de los barrios) y las remodelaciones (con el criterio común de una fuerte utilización potencial por los peatones).

Este Plan parte de la consideración de que el viario no puede ser diseñado de manera meramente funcional y unidimensional. A estos criterios se incorporan varias consideraciones formales y del medio ambiente. Se considera que los proyectos viarios deben reducir el impacto negativo sobre la ciudad y que el tráfico es uno, pero no el fundamental de los criterios de diseño. La urbanización del viario se debe afrontar además "por su capacidad reequilibradora y por su fuerza configuradora de la imagen de la ciudad" (Busquets, 1992).

Desde el lado propositivo, en los documentos del Seminario se recogen las siguientes consideraciones para la intervención del gran viario en los tejidos ya consolidados: "la actuación dentro de los barrios históricos será la más adecuada a cada caso. Del reconocimiento particularizado y detallado, surge la propuesta alternativa a las afectaciones históricas que han degradado la calidad de vida, permitiendo la recuperación de tramas históricas y conjuntos ambientales de fuerte tradición. Las vías principales han de ser respetuosas con el entorno que atraviesan" (Ayuntamiento de Barcelona, 1984). Este cambio de enfoque en el papel de las infraestructuras viarias tiene un gran impacto en la ejecución de los Cinturones de Ronda ya que a finales de los años ochenta todavía se están redactando numerosos tramos, que abandonarán definitivamente su condición de vías rápidas segregadas.

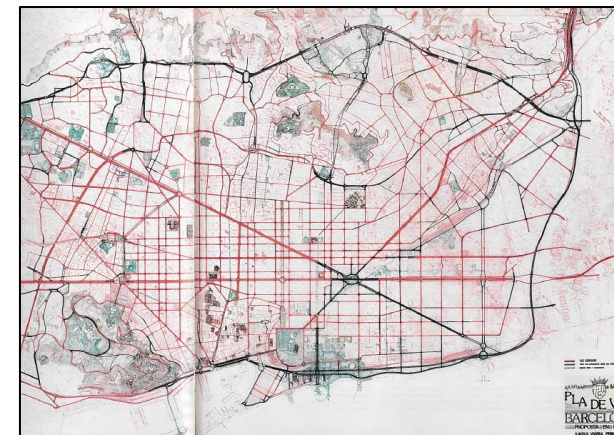


Fig. 10. Red viaria principal propuesta en el Plan de Vías de 1984. Ayuntamiento de Barcelona, 1987.



## CAPÍTULO 2

### EL PRIMER CINTURÓN, TRAMO A: SANTS

CRONOLOGÍA .....	25
1953-1970: definición del proyecto.....	256
Propuestas iniciales: el intento de un plan unitario para el Primer Cinturón .....	26
Reclamación de la cobertura y de la mejora de las condiciones de las expropiaciones .....	28
Proyecto definitivo de 1969.....	29
1970-1975: una rápida ejecución que corta el barrio .....	31
La ejecución del proyecto y la pérdida de patrimonio .....	31
Una campaña ciudadana en contra: "Badal a 30 metros" .....	32
La obra ejecutada: una herida abierta en el barrio .....	33
1975-1993: la posibilidad de la cobertura .....	35
El recurso judicial a la obra finalizada .....	35
Un nuevo contexto vecinal de los años 70 y 80 .....	35
El proyecto de cobertura parcial, condicionado a la demanda de aparcamiento.....	38
1993-1995: el paso (definitivo) de cinturón a rambla .....	40
Una cobertura ya sin excusas.....	40
Cobertura de los últimos tramos .....	41
RESUMEN DEL CAPÍTULO.....	402

A pesar de que el Plan Comarcal de 1953 y, especialmente, la Red Arterial de 1963 quieren establecer un sistema circulatorio completo y planificado de manera global, que respondiera al concepto de "red", pronto se asume la dificultad para implementar un diseño unitario, especialmente del Primer Cinturón. Tras los primeros proyectos, se asume que su ejecución se dividirá en dos tramos, siendo el Tramo A (desde la Gran Vía hasta el enlace con el Segundo Cinturón a través de la Riera de Vallcarca, en la plaza Lesseps) el de trazado más claro y ejecución más expeditiva. Este ámbito se circunscribe al "Tramo A: entre las plazas de Ildefonso Cerdà y Fernando Lesseps" del Plan Especial del Primer Cinturón aprobado en 1969.

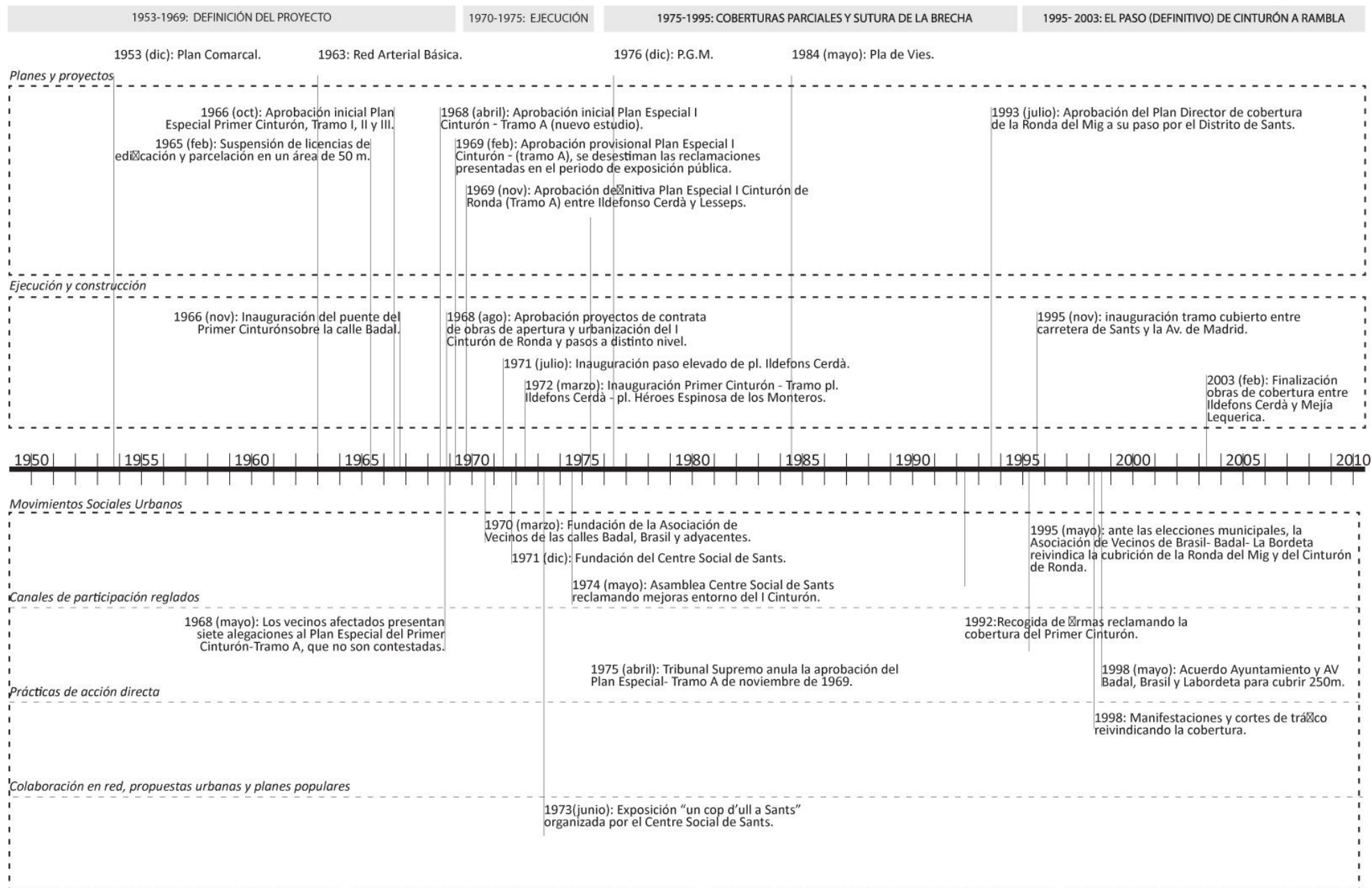
Se trata de un ámbito especialmente denso y cuyos usos experimentan una enorme evolución en este período: de barrio industrial habitado por una clase obrera fundamentalmente autóctona, a barrio residencial con funciones centrales a nivel metropolitano.



Fig. 11. Caso de estudio 1: Primer Cinturón de Ronda en el barrio de Sants: desde la plaza Ildefons Cerdà- hasta la Gran Vía Carlos III.



## CRONOLOGÍA: la construcción del Primer Cinturón en Sants.



## **1953-1970: definición del proyecto**

El desarrollo del proyecto de este tramo, hasta su aprobación de 1969, se caracteriza por ignorar aspectos que no estuvieran directamente relacionados con la ingeniería y el diseño de una vía óptima para el tránsito rodado. A pesar de que el papel de la ciudadanía en este período se limita casi exclusivamente a la presentación de escasas alegaciones. El impacto en la estructura urbana del barrio no se considera un impedimento para proyectar una vía segregada que impone su geometría al trazado preexistente.

### **Propuestas iniciales: el intento de un plan unitario para todo el Primer Cinturón**

El Plan Comarcal de 1953 recoge de manera prácticamente literal el trazado que en el Plan Jaussely de 1903 y en el proyecto de Enlaces de 1917 se conoce como "Paseo de Ronda" en el ámbito que se estudia en este capítulo. El Plan establece un trazado como reserva de suelo para el trazado del Primer Cinturón, desde la plaza Ildefons Cerdà (entronque con la Gran Vía) hasta la plaza de los Héroes de Espinosa de los Monteros, hoy plaza de Prat de la Riba.



Fig. 12. Esquema de centralidades urbanas a principios de siglo en el área de estudio. Elaboración propia a partir del mapa topográfico de 1903.

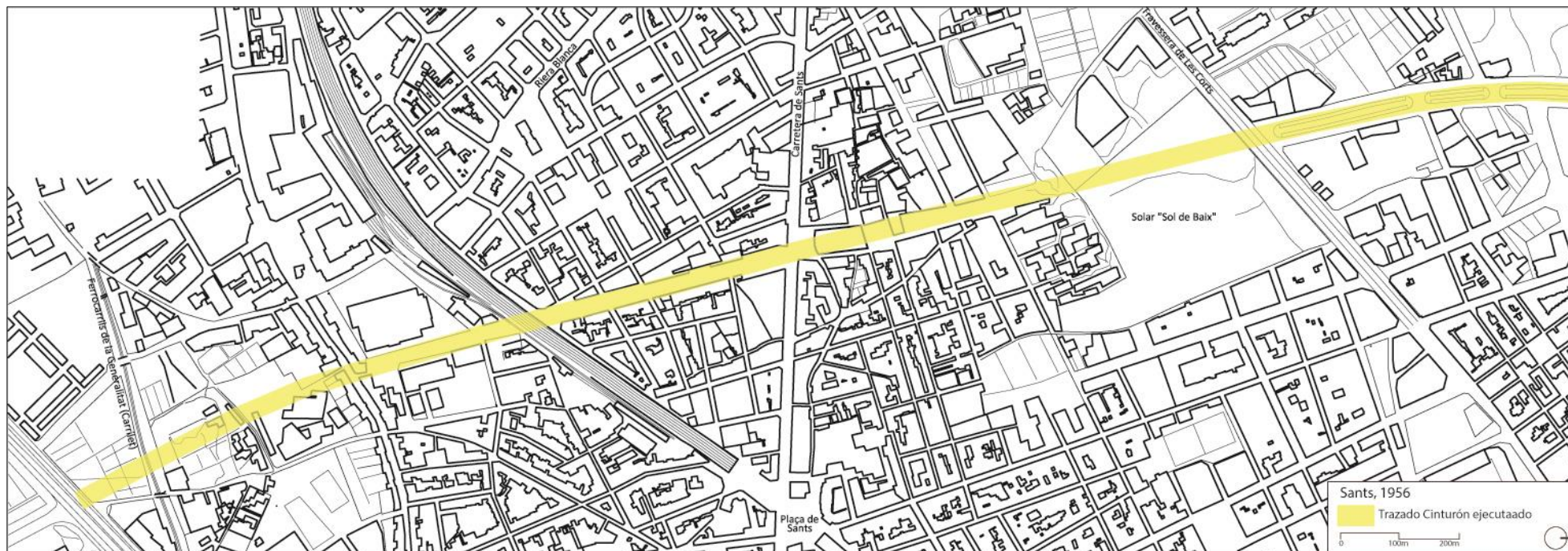


Fig. 13. Primer Cinturón, tramo Sants- Badal en los años 50. Escala 1:10.000 (A4). Elaboración propia a partir de la ortofoto realizada por el "Army Service Map" de los EEUU en 1956-57.



La primera referencia concreta que recibe la ciudadanía respecto a la construcción del Cinturón en el barrio de Sants tiene lugar con la aprobación en febrero de 1963 de la Red Arterial de Barcelona, que en este sector plantea numerosas afectaciones: además del ya mencionado Primer Cinturón de Ronda, se informaba sobre la apertura de la avenida de Madrid, de la plaza Cerdà, de la Riera Blanca y de la plaza Salvador Anglada, hoy plaza de Sants (Carreras, 1980).

En mayo de 1965 la Comisión Municipal suspende por un año la concesión de licencias de parcelación y edificación correspondiente al trazado del Primer Cinturón comprendido "entre los ferrocarriles catalanes (hoy avenida del Carrilet) y la avenida de Madrid" (Fabrè i Huertas, 1980). En la memoria del documento de suspensión de licencias se justifica esta decisión como paso previo para "posibilitar el trazado y ordenación [del Primer Cinturón] tomando como punto de partida el Plan General de Ordenación de Barcelona y Comarca aprobado por ley de 3 de diciembre de 1953". El polígono que se delimita comprende una faja de 100 metros centrada siguiendo el eje de la calle de Brasil, incorporando manzanas completas cuando la zona así lo aconseja (memoria de la propuesta de delimitación del polígono de suspensión de licencias presentada el 4 de febrero de 1965).



Fig. 14. Maqueta del proyecto de urbanización de la avenida General Franco (hoy Diagonal) presentada en la exposición informativa sobre el Plan Coomarc, en el día de la arquitectura en 1970. Soteras, 1970



Fig. 15. Polígono de suspensión de licencias de 1965. Escala 1:10.000 (A4). Elaboración propia a partir de la ortofoto realizada por el "Army Service Map" de los EEUU en 1956-57.

En el año siguiente se realizan los estudios necesarios y se redacta la primera propuesta técnica para que aquello que Jaussely había planteado como "vía de paseo para carruajes" se convirtiera en una "vía básica especializada", tal y como pasa a estar definida en la Red Arterial de la ciudad redactada en 1966.

El **Plan Parcial del Primer Cinturón de Ronda**, tramos I, II y III es aprobado inicialmente por la Comisión Municipal Ejecutiva el 13 de octubre de 1966. En esta sesión se acuerda, igualmente, someterlo a información pública por el plazo de un mes y remitir un ejemplar a la Jefatura de Obras Públicas de la provincia, a los efectos de informe en relación con el Plan de Accesos y Red Arterial de Barcelona.

No hemos tenido acceso al informe de impugnaciones resultado de dicho período de información pública, sino por una información aparecida en prensa que relata que "En el período de información pública fue impugnado por vecinos y propietarios y de tanto peso debían ser los escritos de impugnación que el Municipio estimó los recursos y dejó sin efecto el proyecto. En aquel entonces el Ayuntamiento estimó que "era posible otro trazado más idóneo, que afectará menos volumen de edificaciones" (La Vanguardia, 14 de octubre de 1971). De acuerdo con las mismas fuentes, este trazado afecta a unos 200 edificios, más de 700 viviendas (con unos 3000 habitantes), 100 comercios y 60 industrias (que suponen unos 1.600 puestos de trabajo) y más de 1.500 puestos escolares.

A pesar de la paralización del instrumento urbanístico que lo había de desarrollar, un hecho configura de manera determinante las características morfológicas de la futura vía: en noviembre del mismo 1966 se inaugura el puente ferroviario para tren y metro (figura 17) sobre la calle Badal, a la altura de lo que hoy es Antoni de Capmany. La distancia libre entre pilares es de treinta metros, lo que condicionará de manera definitiva las características con las que finalmente se ejecuta la vía. (Domingo, 1988; Fabré y Huertas, 1980)

### **Reclamación de la cobertura y de la mejora en las condiciones de las expropiaciones**

En estas fechas no existen todavía asociaciones vecinales que se opongan al proyecto. En el período de alegaciones, único instrumento de participación existente, sólo se presentan siete instancias de los vecinos, ninguna de las cuales es considerada y que sólo obtienen "silencio administrativo" (Fabré y Huertas, 1980). Las afectaciones de estas expropiaciones son recogidas por diversos autores con diferente grado de precisión: mientras que Martí y Marcé (1996) defienden que eran unas 6.500 personas las que habrían de abandonar su vivienda o su puesto de trabajo en Sants. Sin embargo, otra estimación aparecida en prensa reducía notablemente (¿sospechosamente?) a "alrededor de 3.000 personas, 89 industrias y 76 comerciantes de las calles de Badal y Brasil, en Sants, se verán afectados, si sigue adelante, por el plan de obras del Primer Cinturón de Ronda, en su tramo A". Carreras (1980) relata por su parte que "el primer cinturón afectaba a 837 viviendas

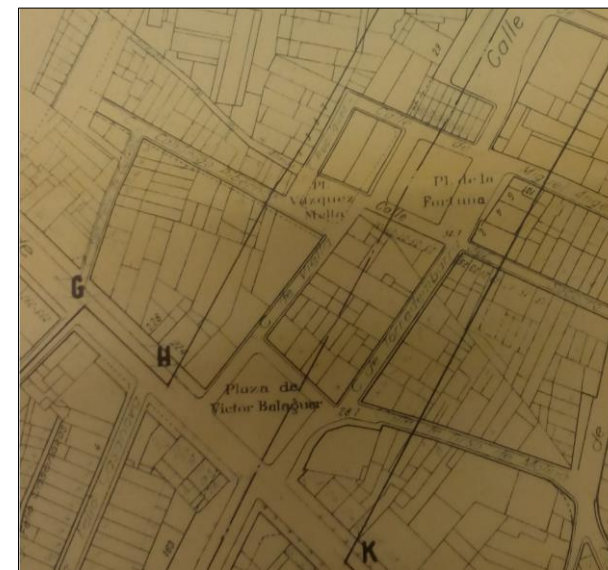


Fig. 16. Polígono de suspensión de licencias para la ejecución del Primer Cinturón. 1965. Detalle del cruce con la carretera de Sants, en el que se ve la franja de 50 metros de afectación a las viviendas.

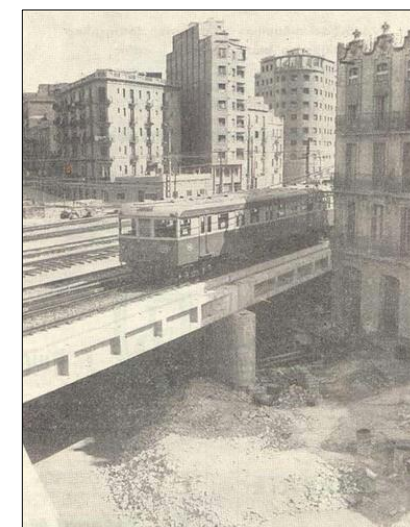


Fig. 17. Puente del ferrocarril, cuya dimensión condicionará el trazado del Primer Cinturón. 1966.



y a 76 comercios y 89 industrias, que juntos sumaban unos 700 puestos de trabajo". Respecto a las condiciones de las expropiaciones, Carreras (1980) recoge que "el Ayuntamiento prometía una indemnización de 125.000 pesetas a los inquilinos, que pagaban entonces 400 pesetas al mes. (...).

El impacto de estas afectaciones en la población es considerado como uno de los principales factores para la constitución, en 1970, de la Asociación de Vecinos de Badal, Brasil y Adyacentes (Martí y Marcè, 1996).

### **Proyecto definitivo de 1969**

Se realiza un nuevo estudio que abarca desde la plaza de Ildefons Cerdà hasta la plaza de Lesseps, y que recoge parte de las alineaciones y de la propuesta realizada en los estudios anteriores (el Plan Parcial de 1966, y un anteproyecto de trazado de Primer Cinturón de Ronda elaborado posteriormente).

Este estudio se convierte en "Plan Especial del Primer Cinturón de Ronda (Tramo A) entre las plazas de Ildefonso Cerdà y Lesseps (nuevo estudio)", mediante la aprobación inicial de 25 de abril de 1969. De acuerdo con las directrices del Plan Comarcal de 1953 y de la Red Arterial de 1966, la vía se diseña como una vía rápida segregada. La memoria de aprobación recoge "la calzada central sin interferencias e intersecciones y de la previsión de tres carriles para cada uno de los sentidos de circulación separados por la correspondiente mediana, y de unas calzadas laterales que sirven de servicio a las construcciones colindantes y para verificar los intercambios o incorporaciones y salidas de las calzadas rápidas o formación de bucles de enlace con las vías principales transversales". Esta vía, con capacidad para unos 150.000 vehículos diarios y diseñada para una velocidad media de 80 km/h, contempla 17 pasos a nivel en el tramo estudiado (Martí y Marcé, 1996).

Como se ve en la figura 19, el Plan establece unas alineaciones que definen una vía de 30 metros de ancho. Por el contrario, la afectación sobre las viviendas pasa a ser de 50 metros en lugar de los 100 metros que contemplaba el polígono de expropiación aprobado en el año 65 (ver figura 16) con la previsión de que el Cinturón "presentara la misma anchura". Las vías segregadas se proyectan deprimidas, lo que exige la construcción de un puente en la calle de Sants para poder mantener su cota, y las calzadas laterales dan acceso a las edificaciones existentes y enlazan con el tejido viario existente.

Cuando se aprueban los "proyectos de la contrata de obras de apertura y urbanización del Primer Cinturón de Ronda y pasos a distinto nivel", desde la prensa oficial (La Vanguardia, 3 de agosto de 1969) se señala la capacidad estructuradora de la intervención, ya que "todo ello se prepara para enlazar con la autopista de Molins de Rey, ya muy avanzada. No se aborda todavía el nudo de la plaza Espinosa de los Monteros (actual plaza Prat de la Riba). Pero la conexión se alcanzará desde el mar hasta Balmes, es decir, la mitad del marco que será el Primer Cinturón.

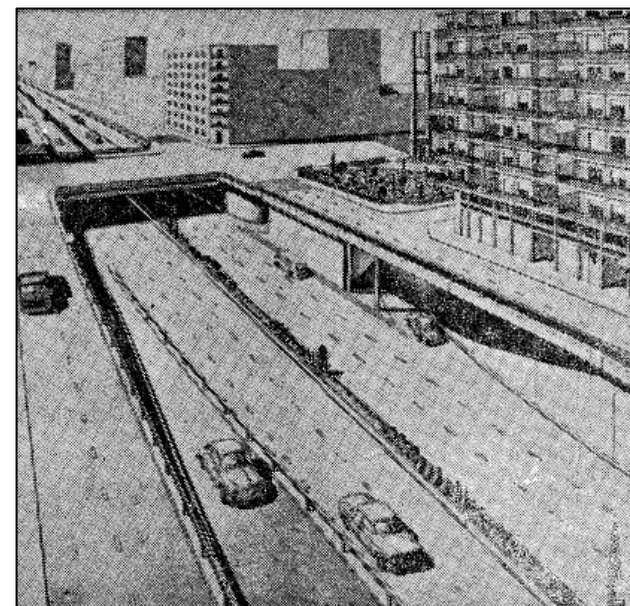
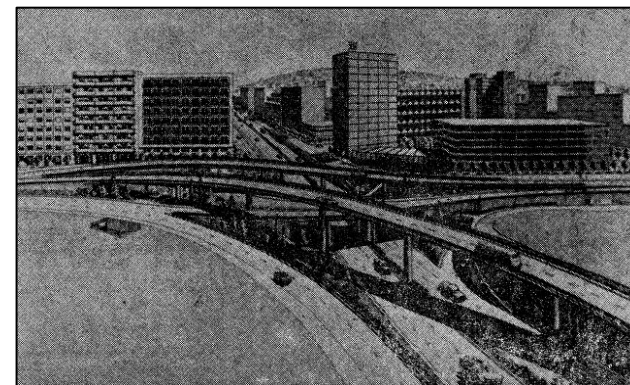


Fig. 18. Imágenes del proyecto del Primer Cinturón en la Plaza de Cerdà y en la avenida de Brasil publicadas en La Vanguardia, 23/09/1970. Desde el Ayuntamiento se quiere transmitir la idea de modernidad y progreso

Cuando en noviembre de 1969 se realiza la aprobación definitiva por la Comisión de Urbanismo del **"Plan Especial del Primer Cinturón de Ronda (Tramo A) entre las plazas de Ildefonso Cerdà y Fernando Lesseps"**, el proyecto mantiene las trazas fundamentales de la aprobación inicial, si bien se introduce una importante modificación: la cubrición de una parte del trazado, de manera que se pudieran reducir las afectaciones. "Finalmente, se consiguió un túnel de 350 metros, entre la calle Pavía y la carretera de Sants, que evitó el derribo de casi 50 edificios y que ello afectara unas 1.000 familias más. La afectación, sin embargo, a 50 metros, continuó vigente y la reivindicación "Badal a 30 metros" volvió a aparecer repetidamente entre las demandas de los vecinos" (Martí, Marcè, 1996).



Fig. 19. Detalle del proyecto aprobado en 1969 en el cruce con la carretera de Sants. En azul se marcan las aprobaciones que se conservan del plan anterior, en rojo las nuevas alineaciones propuestas y a trazos aquellas que se eliminan.

## **1970-1975: una rápida ejecución que corta el barrio**

Los últimos años de la dilatada alcaldía de Porcioles (1957-1973) se caracterizan por un renovado impulso a las grandes obras infraestructurales con miras a una exposición universal que proyecta para 1982. Sabedor de que su puesto estaba cada vez más cuestionado por los movimientos sociales y que pronto podría ser sustituido, se vale de toda la capacidad municipal y del apoyo de los medios para ejecutar la obra en el menor tiempo posible.

### **La ejecución del proyecto y la pérdida del patrimonio.**

Las obras se inician al año siguiente de la aprobación del Plan Especial, y son ejecutadas a enorme velocidad, habiéndose finalizado el tramo analizado en menos de dos años. Durante el periodo de construcción, en el cruce entre la Travesera de Gracia y la avenida Carlos III (donde se realizan las obras del paso subterráneo), se habilita "un pabellón donde se expone una maqueta de lo que será la obra y planos del proyecto, a disposición del público." En una crónica de la época, en un artículo titulado "El Alcalde, guía de las obras municipales" (La Vanguardia, 23 de septiembre de 1970), se recoge la siguiente anécdota ocurrida en una visita del alcalde y la prensa a las obras del Primer Cinturón: "Espero que esto será el regalo de mi santo –dijo el alcalde al contratista- Por San José. Y además bien hecho"

La construcción del Cinturón a lo largo de las calles Badal y Brasil supone la creación de una traumática hendidura de 800 metros que genera una alteración definitiva en la fisonomía urbana del barrio. La Plaza de Víctor Balaguer, que desaparece con la obra, había sido la sede de la Casa de la Villa de Sants en el siglo XIX, por lo que también era llamada "plaza de la Vila". Posteriormente se le conoció como plaza de la Constitución o, popularmente, la plaza del Niño (por la fuente que hoy se ha reubicado en los jardines de Can Mantega).

Esta plaza se relacionaba espacialmente con la plaza Vázquez de Mella, separada por una única manzana edificada de la plaza anterior. De aquí salía el "camino de las almas", trayecto tradicional al cementerio. Era en este lugar donde los sacerdotes despedían el luto de los difuntos.

En el extremo norte de la intervención, el Cinturón atraviesa lo que había sido el parque de deportes y canódromo "Sol de Baix". Inaugurado en los primeros días del mes de junio de 1932, por iniciativa de la "Asociación Hípico Galguera de Cataluña", contaba con "pista de trote" (para carreras de liebres), pista de motos y pista de galgos, además de un campo de fútbol y rugby, pistas de baloncesto e instalaciones de recreo propias de la época.

El impacto de esta infraestructura es resumido por este elocuente párrafo de Carles Carreras (1980): "Esta nueva vía ha provocado además la aparición de una calle pantalla, con la construcción de bloques enormes a



Fig. 20. Imagen de las obras del Primer Cinturón en el tramo de la actual Rambla de Brasil, 1970. Trabajos Aéreos Fotográficos, 1970.



Fig. 21. Derribos de viviendas en la plaza de Víctor Balaguer, 1969. Arxiu Històric de Sants.

ambos lados que tapan las construcciones de atrás, todo desorganizando la red viaria antigua, al tiempo producen rentas enormes: se ha calculado que desde la finalización del cinturón en 1969 hasta 1972 el aumento del valor del suelo en el sector entre Gran Vía y la carretera ha sido del 450%".

### **Una campaña ciudadana en contra: "Badal a 30 metros"**

El impacto de las expropiaciones y de las obras es especialmente sentido por el tejido comercial del barrio. Según recoge la edición de La Vanguardia del 22 de marzo de 1970, "los comerciantes afirman que las ventas han disminuido del 20 al 25%". Este hecho pudo contribuir a que el movimiento de protesta contra el proyecto fuera canalizado por comerciantes e industriales por encima de otros actores con un posicionamiento político antifranquistas más beligerante. A diferencia del Centro Social de Sants (creado por miembros de Bandera Roja y del PSUC), o de la Asociación de Vecinos Nou Barris (de raíces fuertemente comunitarias), la Asociación de Vecinos de las calles Badal, Brasil y adyacentes es liderada desde su creación el 8 de marzo por industriales y comerciantes. De acuerdo con Carreras (1980), la primera Junta de la Asociación es asumida por los industriales (el presidente era director de la fábrica "la Moravia") y comerciantes (el secretario era el dueño de unos almacenes de sacos), como ocurre en muchas otras asociaciones vecinales creadas en esos años.

Desde el primer momento, la Asociación despliega una fuerte campaña bajo el lema "Badal a 30 metros", exigiendo que las afectaciones se redujeran de los 50 metros planteados a los 30 que, especialmente en el tramo central, permitirían mantener parte del tejido existente. Si bien no se tienen constancia de grandes marchas o actos de ocupación como sí encontramos, por ejemplo, en Nou Barris con el Segundo Cinturón o poco después en el mismo Sants para recuperar las Cocheras. La exigencia de la Asociación se extiende a todo el tramo de Sants, proponiendo que "en vez de la zanja, construir un túnel de igual longitud. De esa forma los coches podrían pasar por debajo del túnel y también por encima y se evitaría, de esa forma, la expropiación. La calle tendría entonces 30 metros de anchura pero debido a la utilización conjunta del túnel y de la vía que quedarla encima de él, no supondría ninguna lesión a los intereses de una circulación más fluida y más rápida" (Comunicado de la Asociación de Vecinos de Brasil, Badal y adyacentes publicado en La Vanguardia el 22 de marzo de 1970).

En relación a las expropiaciones, el Ayuntamiento ofrece a principios de 1970 unas compensaciones de 20.000 pesetas en el momento de dejar la vivienda y "puede que el resto hasta 100.000 con el tiempo" (Fabrè y Huertas, 1980). Los mismos autores recogen que " Los pisos que podían encontrarse en Sants costaban en cambio 300.000 pesetas de entrada y de 3.000 a 4.000 pesetas de alquiler o cuota".

La estrategia de la asociación respecto a las expropiaciones se basa en la acción judicial, descartando acciones directas basadas en la movilización ciudadana o grandes actos de ocupación como estaban haciendo otras



Fig. 22. Construcción del tablero del puente en la calle de Sants para el paso a diferente cota del Primer Cinturón, en el año 1970. Carreras, 1980



Fig. 23. "Badal a 30 metros": Pintada en la pared del barrio de Sants reclamando la reducción de las afectaciones por el Primer Cinturón. Carreras, 1980.



asociaciones vecinales recién creadas en otros puntos de Barcelona. El papel de los vecinos "se limitó a firmar poderes notariales y alegaciones" (Martí y Marcè, 1996). Descartada la participación masiva de los afectados, éstos acaban aceptando (en la lucha desigual individuo- administración) las 125.000 pesetas a las que asciende la propuesta municipal en 1971 (Carreras, 1980).

### **La obra ejecutada: una herida abierta en el barrio.**

El 18 de julio de 1971 el alcalde Porcioles inaugura el enlace del Cinturón con la Gran Vía, el primer *scalextric* de Barcelona (Plaza Ildefons Cerdà) y las calzadas laterales de la Gran Vía Carlos III. El 20 de marzo de 1972 **se inauguran las obras** restantes, poniendo en funcionamiento el trazado completo entre Ildefons Cerdà y la Plaza de los Héroes de Espinosa de los Monteros [hoy plaza Prat de la Riba], un tramo de 3.570 metros con una capacidad de circulación de 90.000 vehículos. El 28 de junio de 1973 el Pleno Municipal, con Enrique Masó como alcalde recién investido, acuerda rebautizar el Primer Cinturón con el nombre del alcalde Porcioles.

A continuación se hace una descripción de la solución construida, que se acompaña con la cartografía realizada a tal efecto a partir de la ortofoto de 1974:

- El Cinturón transcurre en superficie, con las calzadas segregadas deprimidas, a lo largo de la avenida Carlos III desde la plaza de los Héroes de Espinosa de los Monteros y hasta su encuentro con la calle de Sants. La sección total del Cinturón alcanza aquí 50 metros y, como especificamos más arriba, el vial segregado acoge tres carriles en cada sentido separados por una mediana. Las calzadas laterales, a pesar de tener por objeto servir a la trama viaria del territorio, cuentan también con tres carriles en la práctica totalidad de este tramo. Atraviesa en túnel la plaza María Cristina, y la travessera de les Corts, la avenida de Madrid y la calle Miguel Ángel la cruzan en paso elevado. Cuenta además con dos pasos peatonales: una pasarela elevada en la calle Mejía Lequerica y otro paso con tablero de hormigón entre la calle Roger y Melcior de Palau.
- Los siguientes 340 metros, entre la calle de Sants y la calle Pavía, están cubiertos por losa de hormigón que mantiene la cota de la trama existente. Las calzadas laterales pasan a colocarse sobre las vías segregadas, con una anchura de 10 metros para cada sentido, una mediana central y aceras laterales. Esto permite que en este tramo la sección se reduzca a 30 metros.
- Desde la calle Pavía al paso bajo las vías férreas el Cinturón continúa manteniendo los 30 metros de sección, a costa de sacrificar las vías laterales (o minimizarlas) por las características urbanas del tramo. Desde este punto y hasta su entrega a la plaza Ildefons Cerdà, la sección recupera los 50 metros y la distribución de las vías del primer tramo. Únicamente la calle de la Constitución pasa sobre la vía, y una pasarela elevada permite el paso peatonal desde la calle Quetzal.

El encuentro con la Gran Vía en la plaza Ildefons Cerdà se realiza con una compleja solución en trébol que arranca desde lo que hoy es la avenida del Carrilet, con tres tableros elevados: uno para el paso en dirección Castelldefells, otro a la Zona Franca y Cinturón del Litoral, y otro al Primer Cinturón de Ronda.

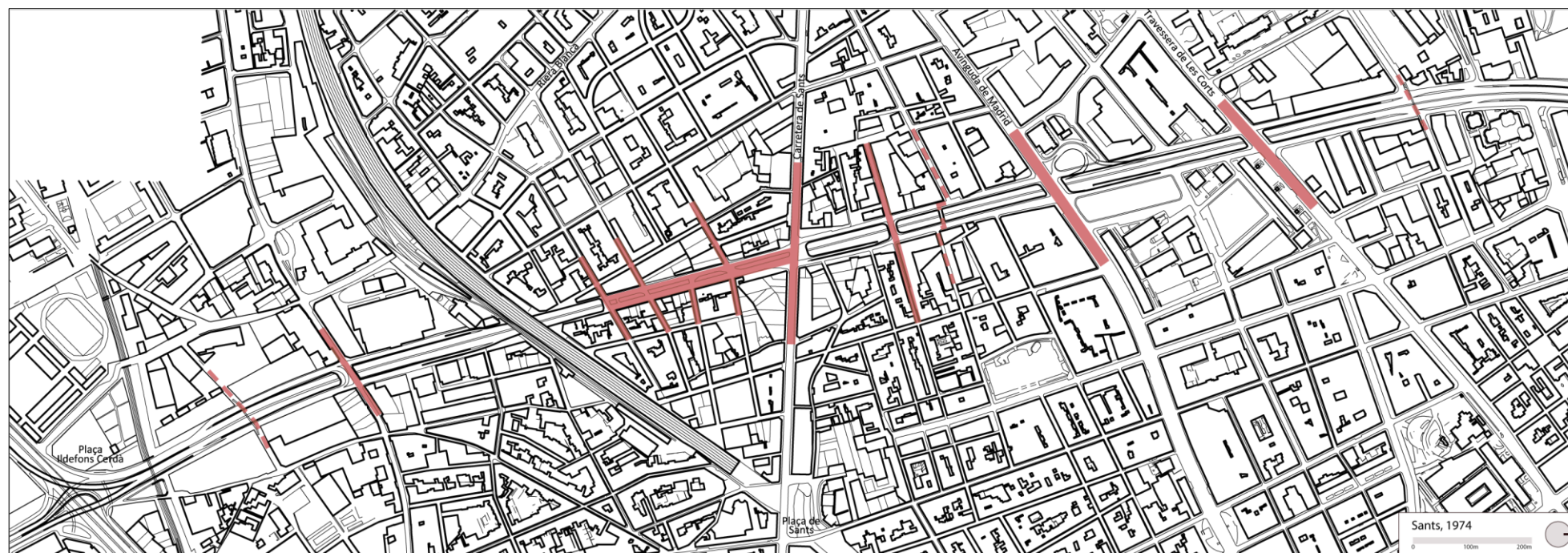


Fig. 24. Primer Cinturón ejecutado en el barrio de Sants – Badal en los años 70. Escala 1:10.000 (A4). Elaboración propia a partir de la ortofoto realizada por la Comisión de Urbanismo y Servicios Comunes de Barcelona y otros municipios en 1974.

## **1975-1993: la posibilidad de la cobertura**

Las entidades del barrio, la mayoría creadas cuando el Cinturón ya es una realidad, canalizan su pulso con el alcalde Porcioles en los años setenta a través de otras reivindicaciones que sólo tocan el Cinturón de manera transversal. Sin embargo, los ejemplos de otras luchas (Especialmente del Segundo Cinturón a su paso por Nou Barris) y el cambio político de los años ochenta facilitan un renacido movimiento que retoma la exigencia de la cobertura total a mediados de los años noventa.

### **El recurso judicial a la obra finalizada.**

A pesar de que la obra se había finalizado en 1972, la Junta de la Asociación de Vecinos de Badal, Brasil y Adyacentes decide impugnar judicialmente el Primer Cinturón, lo que genera un endeudamiento a la entidad de aproximadamente 800.000 pesetas en costas judiciales y abogados. Cuando en abril de 1975 el Tribunal Supremo falla a favor de la Asociación y **anula la aprobación del Plan Especial del Primer Cinturón** (tramo A) de noviembre de 1969, la obra ya había sido ejecutada en su totalidad. La resolución del alto Tribunal se basa en que "la ejecución del proyecto implica tal cantidad de obras, transformaciones de condiciones de uso, problemas de circulación de vehículos y de tránsito a pie, tan ligados a la habitabilidad y al comercio que rebasan los límites de un plan especial y penetran en el contenido propio de un Plan Parcial mucho más amplio" y que el Plan tenía que haber sido aprobado por el Ministerio de Vivienda. El profesor en derecho administrativo, Antonio M Muntanyola, valora la sentencia como "(...) una condena indirecta a los técnicos y jurídicos de la extinguida Comisión de Urbanismo que consideraron como Cinturones de Ronda lo que son vías urbanas rápidas" (publicado en La Vanguardia el 1 de mayo de 1975).

### **Un nuevo contexto vecinal de los años 70 y 80**

Los movimientos sociales irrumpen como un nuevo agente a principios de los años setenta y tendrán un importante protagonismo en los años setenta y ochenta. Sin embargo, su capacidad de influencia en la construcción del Primer Cinturón en Sants se ve limitada a la búsqueda de una solución paliativa, ya que cuando las asociaciones inician su actividad más intensa el Cinturón ya había sido inaugurado.

La creación del Centro Social de Sants (cuyos estatutos son aprobados por el Gobierno Civil en diciembre de 1971) supone un revulsivo para el movimiento vecinal en Sants. Además, el cambio de Junta en la Asociación de vecinos de Badal, Brasil y Adyacentes en 1972 supone también un giro en la manera de actuar de la asociación, especialmente respecto al Primer Cinturón. Se deja de actuar exclusivamente por la vía judicial y se busca cada vez más la colaboración y complicidad con el Centro Social de Sants, potenciando también la actuación en el



Fig. 25. Aspecto del Primer Cinturón una vez finalizadas las obras en 1972. En primer término se aprecia el tramo cubierto de la actual Rambla de Badal, y los pasos a nivel para salvar la vía segregada deprimida. Trabajos Aéreos Fotográficos, 1973.

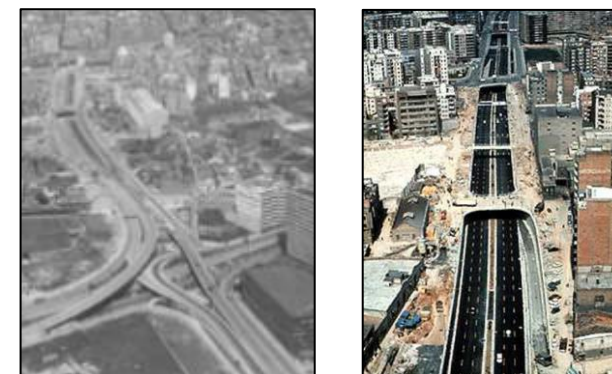


Fig. 26. Encuentro del Primer Cinturón con la Gran Vía y detalle de los pasos elevados del tramo de la actual Rambla de Brasil. Trabajos Aéreos Fotográficos, 1973.

área de La Bordeta (lo que acabará modificando el nombre de la entidad, para pasar a llamarse "Asociación de Vecinos de Badal, Brasil y Labordeta").

La exposición "Cop d'ull a Sants" se organiza en la sede del Centro Social de Sants en verano de 1973. En 40 paneles expone los problemas y presenta gráficamente las reivindicaciones de la población del barrio, agrupadas en los siguientes apartados: educación, sanidad, jóvenes, jubilados, servicios comerciales, zonas verdes. Este hecho se considera el inicio de la campaña "Salvem Sants dia a dia...no pas elevat ni museu del tramvia", un movimiento de reivindicación ciudadana que va más allá de los propósitos concretos con que se identifica (paso elevado en la plaza Salvador Anglada (actual plaza de Sants), recuperación de las antiguas cocheras, usos populares para la "Casa del Rellotge"). Este movimiento, que se desarrolla entre 1973 y 1984 (fecha de inauguración de las Cocheras), despliega numerosas formas de acción colectiva (concursos, exposiciones, asambleas, recogidas de firmas, negociaciones, fiestas populares, etc.) que permiten considerarlo como un momento de reflexión, debate y propuesta sobre el modelo de barrio.

De entre las acciones de estos años, recogemos una asamblea del Centro Social de Sants junto con otras entidades celebrada el 12 de mayo de 1974 en el Cine Gayarre, en la que se presenta un manifiesto de reclamación de mejoras para el barrio apoyado con más de 12.000 firmas. En él se hace mención a que "las zonas remodeladas como consecuencia del Primer Cinturón o de la Avenida de Madrid han servido para montar "edificios pantalla" con amplia plusvalía y que al mismo tiempo disimulan la pobreza de las edificaciones del barrio" (publicado en La Vanguardia, el 15 de mayo de 1974). El escrito, firmado por veintidós entidades y dirigido "a la opinión pública y las autoridades municipales", reclama entre otras cosas abandonar la idea de realizar un paso elevado en la plaza de Sants, ya que "las entidades firmantes ven con preocupación cómo desaparecen progresivamente aquellos espacios verdes y libres del barrio, destinados a uso colectivo, como la plaza del Niño" (Martí y Marcè, 1996).

A finales de los años setenta el diálogo entre entidades e instituciones es más fluido, hasta el punto que el entonces ministro franquista Manuel Fraga visita la sede del Centro Social de Sants el 4 de diciembre de 1975. Unos años más tarde, el alcalde Socías visita el barrio de Sants el 13 de enero de 1977 junto con los representantes de las asociaciones de vecinos de Badal, Brasil y adyacentes; de Sol de Baix, el Centro Social de Sants y el Secretariado. "En su conversación con los representante de las entidades cívicas de Sants con el alcalde, quedó claro que para los vecinos que allí viven habrá garantías de que la situación no implica amenaza para ellos, y también de que las viviendas no se declararán ruinosas, que es lo que al parecer temen algunos vecinos" (La Vanguardia, 14 de enero de 1977).

Cuando se inaugura el tramo del Segundo Cinturón a su paso por Nou Barris se reactiva el movimiento vecinal que veinte años antes exigía la cobertura del Primero. Como veremos más adelante, la reanudación de las obras



Fig. 27. Vista del Primer Cinturón en el tramo de Carlos Tercero, con el paso peatonal elevado en primer término. Trabajos Aéreos Fotográficos, 1973.



del Segundo Cinturón (ahora ya Ronda de Dalt) en los años ochenta, impulsada por el optimismo político y financiero de los Juegos Olímpicos, replantea el proyecto original de finales de los años sesenta para incorporar parte de las reivindicaciones vecinales y reforzar el carácter de pieza urbana de la intervención.

Por otro lado, la sentencia del Tribunal Supremo de 1975 pone en cuestión (de manera casi simbólica) la naturaleza de vía rápida y la escasa integración en el tejido de la obra realizada en Sants.

Ante estos hechos, se registra a partir de 1992 un nuevo movimiento ciudadano reclamando la cobertura total del Primer Cinturón, ahora ya Ronda del Mig. "Se recogieron 8.000 firmas diciembre que apoyaban la iniciativa, que no fue mal vista por el Ayuntamiento, a condición de que la obra fuera financiada por la iniciativa privada. La idea surgió a raíz de una solución similar que se adoptó en Nou Barris por la ronda de Dalt, después de mucha presión de los vecinos " (Martí y Marcé, 1996, p. 205).

En un comunicado de la Asociación de Vecinos de Badal- Brasil y La Bordeta publicado en prensa en julio de ese año (La Vanguardia, 26 de julio de 1992) titulado "Cobertura del Primer Cinturón", se recoge que "Los vecinos de Sants-Les Corts pedimos la cobertura del Primer Cinturón debido a los fuertes índices de contaminación que padecemos, que superan los permitidos por la CE.(...) Como dice el dicho, lo primero es la salud, por eso es necesario que se cubra el cinturón, pues el ruido es insoportable y el aire asfixiante, lo cual perjudica tanto física como psicológicamente a los numerosos habitantes de la zona".

Como se ve, el movimiento vecinal despliega nuevos argumentos para reclamar antiguas soluciones. La apelación a "la salud" viene a dar continuidad a unas reclamaciones sobre el derecho a la habitabilidad que en los años sesenta defienden aspectos de carácter principalmente económico (el derecho a una expropiación justa y el reconocimiento de la propiedad privada), en los setenta reclaman el derecho a la calidad urbana (materializado en estándares de equipamiento y de espacio público) y en los ochenta exige adquirir una cierta capacidad decisoria (la propuesta urbana de los planes populares).

El profundo cambio experimentado en la estructura política respecto a los años de construcción del Cinturón, con un sistema democrático de partidos políticos plenamente asentado en los años noventa, se hace notar en la expresión y en el impacto de las reivindicaciones del movimiento vecinal. El hecho de que el gobierno municipal hubiera absorbido en los años ochenta gran parte de los elementos más activos del movimiento vecinal tiene dos conclusiones directas. Por un lado, se genera una cierta *decapitación* del movimiento, con la desorientación que supone el abandono de muchos líderes para asumir responsabilidades de gobierno y la pérdida de un *oponente* claro al que enfrentarse en las reivindicaciones (Borja, 2009). Por otro lado, los mecanismos de incidencia se complejizan, las acciones de oposición ya no son suficientes y se desarrollan nuevos cauces de negociación y de colaboración.



Fig. 28. Losa de cubierta del Primer Cinturón en 1995. Kim Manresa, publicado en La Vanguardia del 21/11/1995.



Fig. 29. Comparativa entre el Primer Cinturón a su paso por la Rambla de Badal antes y después de la cobertura. Publicado en La Vanguardia del 21/11/1995.

En este contexto, paradójicamente las reclamaciones vecinales encuentran apoyo en los partidos políticos más conservadores. En mayo de 1992 es el grupo del Partido Popular, al igual que el grupo de Convergència i Unió, quien pide al gobierno municipal la cobertura de la Ronda del Mig en el tramo comprendido entre las calles Brasil y Badal, "siguiendo el ejemplo de la Ronda de Dalt" y que llevan dichas reclamaciones a su programa para las elecciones municipales de 1995.

### **El proyecto de cobertura parcial, condicionado a la demanda de aparcamiento**

La Coordinadora Pro-Cobrimient del Cinturó es una asociación de segundo grado que se constituye en Sants para articular los actores que reivindican la cubrición de la Primera Ronda: "La única manera de devolver a la zona unas condiciones de habitabilidad aceptables, romper el aislamiento en que se encontraban los dos sectores del barrio y ganar un nuevo espacio público" es mediante la cobertura total de la Ronda del Mig a su paso por la calle Brasil, comprendido entre la calle de Sants y la avenida de Madrid, con una longitud de 400 metros. Ante los problemas esgrimidos por el municipio para llevar a cabo esta intervención, es la propia Coordinadora la que plantea la posibilidad de construir un parking sobre la Ronda para reducir la carga económica de la operación, y al mismo tiempo, poder dotar de plazas de aparcamiento al barrio. A principios del año 1993 los servicios técnicos municipales y la empresa de aparcamientos SABA (concesionaria del aparcamiento) comenzaron los estudios para analizar su viabilidad económica y técnica, es decir, la interposición de un aparcamiento entre el vial rodado y la superficie, considerando un régimen de concesión de 50 años de las plazas de aparcamiento para hacer viable la intervención.

El Consell Municipal de Districte aprueba el 15 de julio de 1993 el Plan Director para la cobertura de la ronda del Mig. La obra se adjudica a la Sociedad de Aparcamientos de Barcelona (SABA) por un importe de 543 millones de pesetas, condicionados al hecho de que en los tres meses anteriores a la obra se hubieran vendido, al menos, la mitad de las plazas de aparcamiento disponibles. (Martí, Marcè, 1996). Esta cobertura contempla una primera gran losa de hormigón entre la calle de Sants y la avenida de Madrid (donde existía un bucle de enlace con el Cinturón que no se vería afectado por la intervención), de aproximadamente 450 metros de largo.

La demanda de las plazas es fácilmente cubierta. Cuando el proyecto se inicia en junio de 1995, el 60% de las 400 plazas ya habían sido vendidas, lo que supone una demanda suficiente para cubrir una parte importante del coste de financiación de la cobertura. El tramo cubierto de la Ronda del Mig entre la carretera de Sants y la Avenida de Madrid es inaugurado el 20 de noviembre de 1995, que es recogido por la siguiente crónica de La Vanguardia (publicada al día siguiente): "La operación culmina varios años de reclamaciones vecinales y ha de cambiar las condiciones ambientales de esta parte de Sants, donde el ruido del tráfico era la banda sonora de la vida de los habitantes del barrio. Los vecinos expresaron ayer su satisfacción".



Fig. 30. Cinturón de Ronda cubierto y convertido en la Rambla de Brasil. Autor desconocido. El tramo peatonal central se eleva por encima de la cota de las calzadas laterales del Cinturón, para dar cabida al aparcamiento



Fig. 31. Rambla de Brasil a finales de los años noventa. Autor desconocido. El proyecto de urbanización se caracteriza por la uniformidad en los materiales (acero corten) y la potenciación de la tipología urbana de Rambla.



FRAGA CADÓRNIGA, F. JAVIER.  
Los movimientos sociales urbanos y la construcción de los Cinturones de Ronda de Barcelona.

## **1993-1995: el paso (definitivo) de cinturón a rambla**

La conversión definitiva de la zanja del Primer Cinturón en una rambla desde la plaza de Ildefons Cerdà hasta la calle Mejía Lequerica sutura una herida histórica del barrio con un espacio de calidad urbana equiparable a la de cualquier otra intervención en la ciudad. Sin embargo, las consecuencias de la apertura del Cinturón se mantendrán para siempre en el barrio: profunda modificación de la estructura urbana, desaparición de espacios de centralidad y representatividad (plaza Víctor Balaguer) y la movilidad, facilitación de la aparición de nuevas tipologías edificatorias (Les Corts).

### **Una cobertura ya sin excusas**

Una vez finalizado el aparcamiento del tramo entre la calle de Sants y la avenida de Madrid, para la primavera del año 96 se proyectan las obras de urbanización, asumidas por el Ayuntamiento y presupuestadas en 300 millones de pesetas, para convertir la losa de hormigón en una rambla. Sin embargo, los retrasos en su ejecución llevan a nuevas exigencias vecinales, recogidas en la revista Carrer (n.42, sept-oct 1996): "Los vecinos de la calle Brasil, entre Badal y la avenida de Madrid (el tramo cubierto de la Ronda del Mig), han conseguido el cubrimiento del cinturón pero ahora se encuentran con que las turbinas de ventilación, destinadas a eliminar los humos y los gases, producen un ruido intensísimo, especialmente insoportable por la noche. En el interior del túnel la contaminación sonora llega a 97 decibelios, y en los primeros pisos de los edificios próximos roza los 76, según informes técnicos recientes. La normativa no permita más de 60 decibelios durante el día y 30 por las noches. Desde el Ayuntamiento se insiste en que el problema se resolverá cuando las obras de cobertura hayan finalizado (durarán unos cuatro meses). De momento, las pancartas vuelven a poblar los balcones de los afectados."

En octubre de 1995 se adjudican las obras para cubrir el tramo de la Ronda entre la avenida de Madrid y la Travessera de Les Corts, reproduciendo la misma solución técnica del tramo anterior: la construcción de un aparcamiento sobre la calzada segregada habría de generar una losa de cubrición cuya urbanización daría lugar a un nuevo espacio público, y la venta de las plazas de aparcamiento contribuirían a financiar la operación. En este caso, la adjudicataria y posterior concesionaria es Aiser Pacsa, que asume la construcción de la obra, de 360 metros de largo y 570 millones de presupuesto, entre marzo de 1996 y septiembre de 1997.

Los trabajos de urbanización de ambos tramos, que convierten las losas de hormigón en una nueva rambla, son descritos en la revista Carrer (n.37 de diciembre de 1995) como el reconocimiento a unas demandas ciudadanas defendidas a lo largo de más de veinte años de reivindicación:



Fig. 33. Urbanización de la Rambla de Badal en el encuentro con las vías del ferrocarril. 1997.

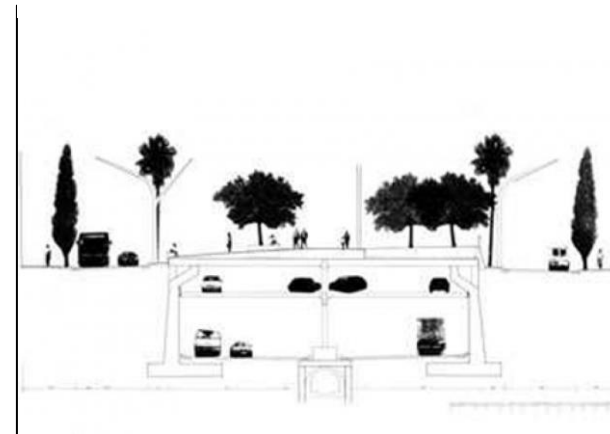


Fig. 34. Sección tipo del proyecto de cobertura del Primer Cinturón. Jordi Henrich, Olga Tarrasó, 1993.



"La parte superior de la losa que cubre esta parte de la Ronda del Mig, sobre la que se construyó un aparcamiento de 311 plazas, se convertirá en un paseo de 425 metros de longitud. Las obras de la nueva rambla comenzarán a principios del primer trimestre de 1996, y está previsto que el paseo se pueda inaugurar durante las próximas fiestas de la Mercé. Con este proyecto se acabará una transformación urbana muy importante para esta zona de Sants, ya que el cubrimiento de la ronda ha puesto punto y final a los ruidos y contaminación que durante 24 años han tenido que aguantar los vecinos y vecinas. (...) De esta manera se hará realidad uno de los más importantes deseos vecinales: resolver la incomunicación entre las dos aceras de la ronda. La ronda es, por tanto, fruto de una larga lucha vecinal."

### **Cobertura de los últimos tramos**

La cubrición de los últimos tramos descubiertos siguen siendo objeto de reivindicación por parte de las entidades de Sants, y la Coordinadora Pro-Cobrimient del Cinturó y la Asociación de Vecinos Badal- Brasil- La Bordeta convocan manifestaciones y cortes de tráfico reclamando la cobertura total, desde la plaza de la Reina María Cristina y hasta la plaza Ildefons Cerdà.

Por un lado, la Comisión de Vecinos afectados y la Asociación de Vecinos de Les Corts reivindican la supresión del paso elevado al a altura de la calle Mejía Lequerica, con recogida de firmas y colgada de carteles y pancartas. "Coincidiendo con la visita del alcalde al barrio se detuvo a una vecina que colgaba carteles. Se le cobró una multa, a pesar de que el Ayuntamiento dijo que se le retiraría" (CARRER, num. 52, julio- agosto 1998, pág.20)

Por otro lado, se consigue la firma de un acuerdo con el Ayuntamiento el 14 de mayo de 1998 para cubrir los 250 metros pendientes de la Ronda del Mig, entre la calle Constitució y la avenida del Carrilet, con cargo al presupuesto municipal de 1999 (CARRER, num. 52, julio- agosto 1998) dará pie a la cubrición del último tramo, de 420 metros de largo y con una superficie aproximada de 10.000 m2. Esta última intervención, a diferencia de las anteriores, se financia con fondos de cohesión de la Unión Europea.

En febrero de 2003 se culminan las obras de cubrición del Primer Cinturón, con la finalización de un túnel de 2,2 km de largo entre la plaza Ildefons Cerdà y la calle Mejía Lequerica, que genera una superficie de 50.000 m2 tras una inversión total aproximada de 67 millones de euros. El vecindario del barrio continúa reclamando, una vez conseguida la cobertura del Primer Cinturón, el soterramiento de las vías de tren a su paso por la parte sur del barrio, que se concreta años más tarde en un gigantesco cajón de hormigón sobre el que se habilita un espacio verde de más de 30.000 m2 inaugurado en 2016.

## **Resumen del capítulo**

Entre 1969 y 1972, en un período muy breve, se diseña y ejecuta un proyecto viario muy agresivo con la trama urbana (modifica la estructura urbana y hace desaparecer espacios públicos de referencia del barrio de Sants) y que conlleva la expropiación o afectación de numerosas viviendas. El impacto de dichas afectaciones promueve la creación de la primera asociación de vecinos, que en los primeros años recurre a la herramienta jurídica como única vía de acción. Esta estrategia, cuyos tiempos superan en mucho los tiempos de ejecución del proyecto, consigue mejorar las condiciones de las expropiaciones pero no evita que el Cinturón se construya sin modificaciones respecto al proyecto original.

En los años setenta los movimientos sociales de Sants alcanzan su mayor expresión, con una capacidad reflexiva y propositiva sobre el modelo de barrio que abarca propuestas relativas a infraestructuras o equipamientos. Sin embargo, el Cinturón ya construido pasa a formar parte inevitable del día a día del barrio, y la mitigación de su impacto en el barrio no se convierte nunca en una reivindicación prioritaria para el movimiento asociativo. Esta falta de relación con los movimientos que tienen lugar en el barrio de manera contemporánea lastra el impacto que pueda tener en la opinión pública y en el debate general sobre el modelo de ciudad.

La solución para reducir el impacto del Cinturón, especialmente en los ciudadanos más directamente afectados por el ruido y la contaminación, llega 20 años después. No es hasta 1993, cuando las circunstancias económicas permiten que el esfuerzo económico para el Ayuntamiento sea el mínimo posible, que se acomete el proyecto de cobertura total del cinturón.

Las principales reivindicaciones sociales que tienen impacto en el Primer Cinturón de Ronda a su paso por Sants son:

- Mejora en las condiciones de expropiación.
- Ampliación superficie cubierta 20 años después de su construcción, y condicionada a su auto-financiación.

## CAPÍTULO 3

### PRIMER CINTURÓN, TRAMO B: LESSEPS Y EL GUINARDÓ

CRONOLOGÍA .....	45
1953-1970: la definición del proyecto .....	46
Limitación del ámbito de actuación y primeras propuestas .....	47
Alegaciones y primeras reacciones vecinales .....	47
Aprobación definitiva de 1970 .....	48
1970-1974: los vaivenes de la plaza Lesseps como síntoma.....	50
Cambio de criterio: de paso subterráneo a paso elevado .....	50
Articulación ciudadana: el argumento técnico y la herramienta de las "contra-exposiciones" .....	52
Una solución intermedia consensuada entre los agentes .....	53
1973- 1985: la larga lucha contra el viaducto del Guinardó .....	55
Inauguración del viaducto del Guinardó .....	55
Una reacción tardía que no impide la ejecución del viaducto .....	56
Un derribo interpretado como un triunfo vecinal .....	56
1985-1994: la definitiva modificación de la naturaleza de la ronda. ....	58
Los movimientos sociales; la presión de la ciudadanía .....	58
Un contexto que empuja a repensar el Cinturón pendiente .....	58
RESUMEN DEL CAPÍTULO.....	60

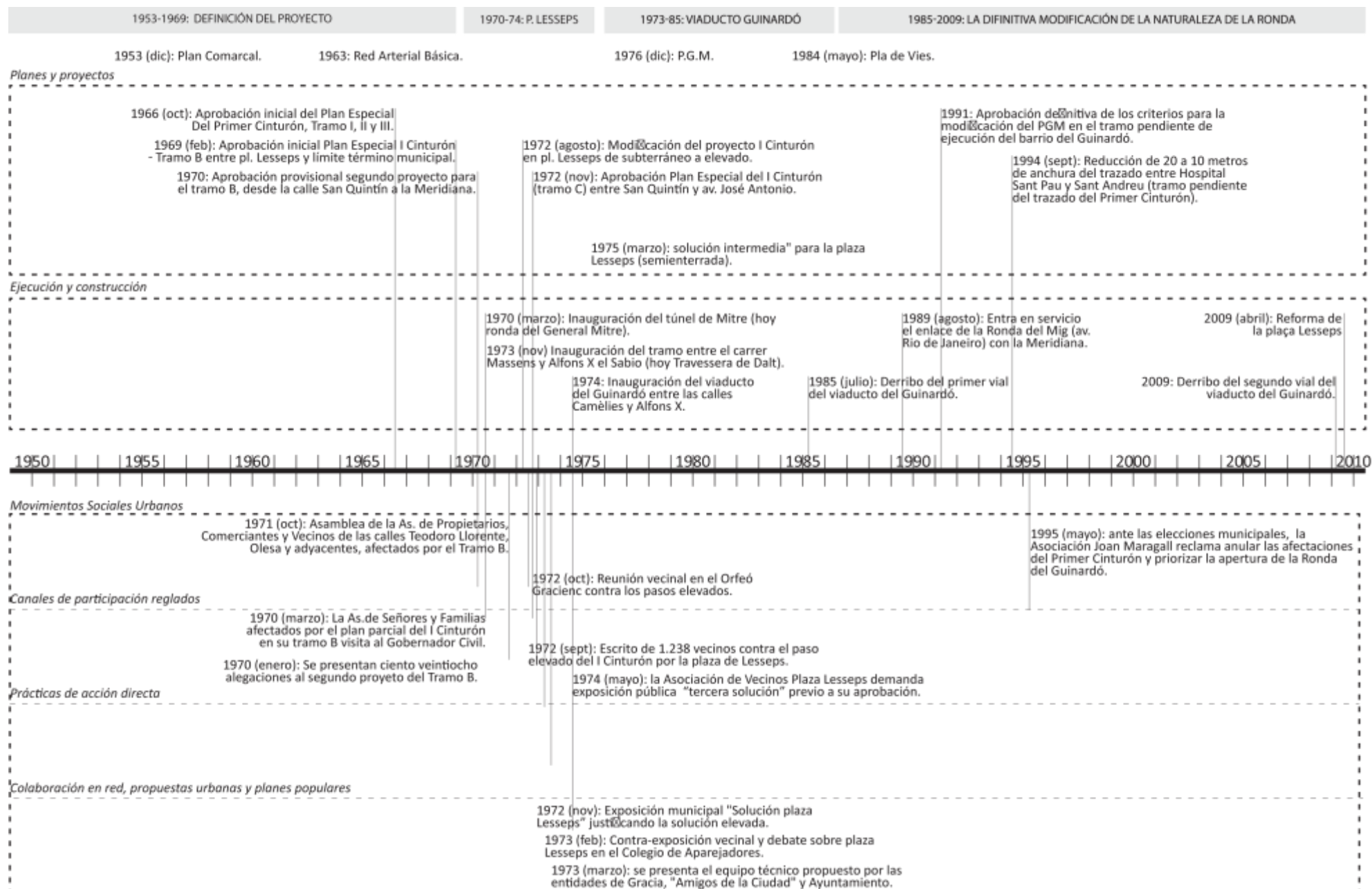
El Tramo B del Primer Cinturón abarca de la plaza Lesseps hasta el ámbito del Besòs. En este capítulo analizamos en profundidad el sub-tramo comprendido entre la plaza Lesseps y la calle de Sant Quintí (Hospital de la Santa Creu i Sant Pau). Está delimitado por dos enlaces transversales entre el Primer y el Segundo Cinturón (hoy Ronda de Dalt) ya definidos en la Red Arterial de 1963: el paso por la Riera de Vallcarca entre Lesseps y la plaza d'Alfons Comín, y la entrada al túnel de la Rovira, en la plaza Alfons X el Savi. La complejidad de estos puntos, que compaginan las funciones propias de un espacio público de escala local con las de un gran nudo infraestructural, es analizada en detalle en este capítulo.

Por otro lado, el último sub-tramo del Primer Cinturón (entre el Hospital de la Santa Creu i Sant Pau y el extremo oriental del cinturón) es el que más difiere de sus planteamientos originales, ya que en origen había de enlazar con la Rambla de Prim, y acaba haciéndolo con la avenida Meridiana ya cerca de su encuentro con el Segundo Cinturón. El retraso en su ejecución (a causa de la falta de definición en los trabajos previos, modificaciones en las alternativas, dificultades en las expropiaciones) hace que la solución como vía segregada se descarte y se plantee como una vía integrada en su entorno urbano, lo que conlleva el cambio definitivo de trazado.



Fig. 35. Caso de estudio 2. Primer Cinturón, entre Lesseps y el Guinardó.

## CRONOLOGÍA: la construcción del Primer Cinturón en el Guinardó.





## **1953-1970: la definición del proyecto**

El ámbito de estudio, a los pies del Turó de la Rovira y del Coll de les Creus, se caracteriza en los años cincuenta por una yuxtaposición de tramas urbanas heterogéneas: vivienda unifamiliar aislada en ladera, trama histórica de la Vila de Gràcia de alta densidad, ámbitos semi-rurales con grandes parcelas poco urbanizadas en el área del Guinardó. Respecto a la estructura viaria destacan las aperturas de grandes vías en la trama existente (calle. Pi i Margall), y las vías que funcionan como cornisa entre Gràcia y las áreas de mayor pendiente (avenida de la Mare de Déu de Montserrat y calle del Cardener).

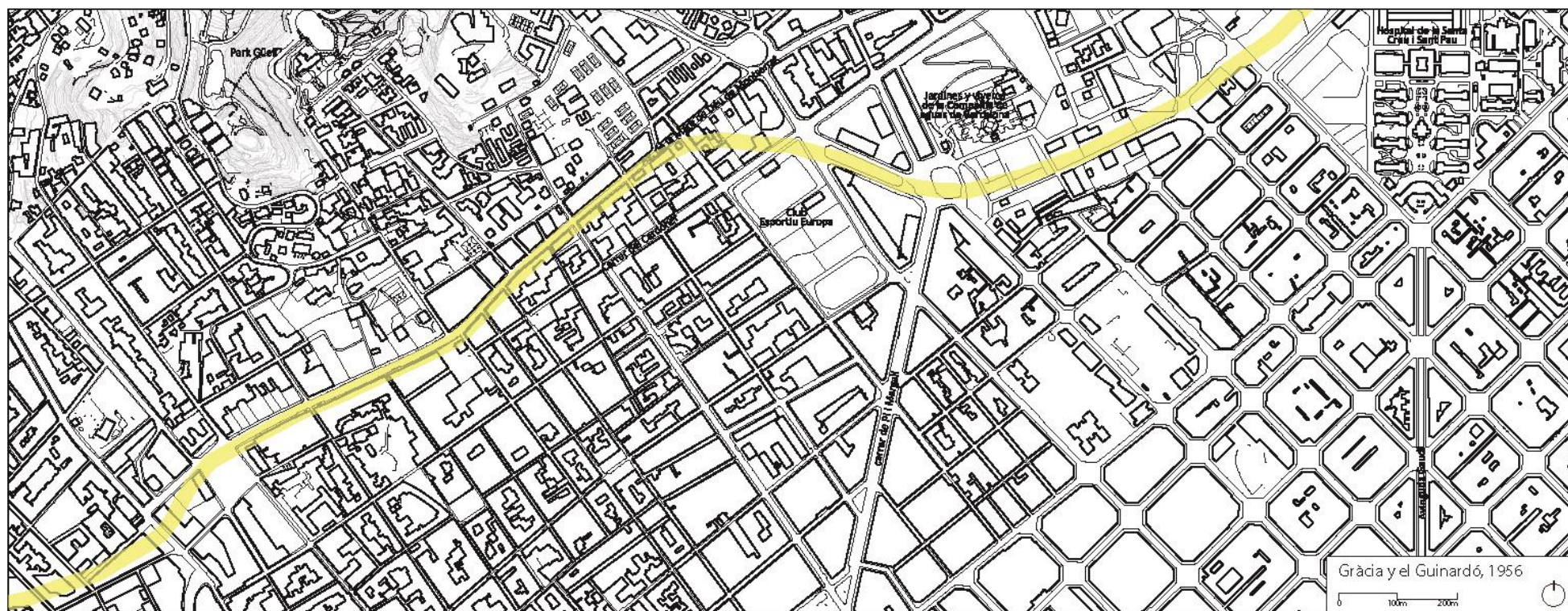


Fig. 36. Primer Cinturón. Tramo entre Lesseps y el Guinardó. Escala 1:10.000 (A4). Elaboración propia a partir de la ortofoto realizada por el "Army Service Map" de los EEUU en 1956-1957. En amarillo se indica el futuro trazado del Primer Cinturón.

### **Limitación del ámbito de actuación y primeras propuestas.**

Los primeros planteamientos de diseño no difieren de las soluciones propuestas para el tramo de Sants-Badal: vías segregadas con un alto impacto en el tejido existente, que priman la conectividad rodada a escala de ciudad.. Los propios planes especiales de estos ámbitos, conscientes de la dificultad para su implantación, hacen hincapié en la necesidad de realizar estudios previos a la definición técnica del proyecto a ejecutar.

El Plan Parcial del Primer Cinturón de Ronda, tramos I, II y III es aprobado inicialmente en 1966 pero nunca alcanza la aprobación definitiva a causa de las impugnaciones recibidas en el período de exposición pública. Esto hace que se abandone la intención original de realizar un proyecto unitario, coherente a lo largo de todo su trazado y con unos criterios comunes de diseño desde la plaza Ildefons Cerdà hasta su entronque con la avenida Meridiana. En su lugar, la ejecución del Cinturón se hace mediante la aprobación de diferentes tramos de manera que se conjuga la garantía de la funcionalidad global de la intervención con el ajuste a las condiciones particulares de la trama urbana de cada punto.

Tras la aprobación inicial del "Plan Especial del Primer Cinturón de Ronda, (tramo B) entre la plaza de Lesseps y límite del término municipal" (23 de febrero de 1969) y las impugnaciones recogidas en el período de información pública, se realiza una segunda versión que es aprobada en 1970, también de manera provisional.

### **Alegaciones y primeras reacciones vecinales**

En enero de 1970 se presentan ciento veintiocho alegaciones a este segundo proyecto para el Tramo B del Cinturón de Ronda, que como recoge el siguiente artículo (La Vanguardia, 27 de enero de 1970) "ha suscitado una gran oposición entre los vecinos afectados por la obra". De acuerdo al autor de dicho artículo (Rafael Wirth), el trazado previsto suponía la afectación de 1.016 viviendas, 130 comercios y 98 industrias, además de equipamientos públicos como el mercado del Guinardó y dos centros escolares.

En respuesta a las alegaciones recibidas, el Ayuntamiento estima limitar la aprobación al tramo entre la plaza de Lesseps y la calle Sant Quintí, dejando la continuación hasta la avenida Meridiana fuera del ámbito de intervención por el momento. Se suprime también la calle que se proponía entre Maignon y la Travessera de Dalt y se deja sin efecto, por el momento, el ensanchamiento de la calle Cardener.

En los años sesenta la ciudadanía no dispone de más herramientas que la presentación de alegaciones en los períodos estipulados, con escaso impacto en la modificación del proyecto. A partir de los años setenta son las asociaciones de afectados las que inician las acciones de protesta y la colaboración con otras entidades como forma de incidencia en el proyecto



Si bien desde la revista de la Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona se asegura que ya en 1968 se inician las movilizaciones vecinales contra los planes municipales sobre el Primer Cinturón en el barrio del Guinardó (CARRER, n. 27 noviembre 1994), no hemos tenido acceso a más documentos que lo corroboren.

No es hasta 1970 que, en el contexto previo a la creación de las asociaciones de vecinos que después canalizarán la reacción ciudadana, encontramos que las entidades formalmente reconocidas por el régimen tratan de manifestar su posición más allá de la presentación de alegaciones en el período estipulado, hasta entonces única herramienta posible. En marzo de 1970 la recién creada **Asociación de Señores y Familias afectados por el plan parcial del Primer Cinturón en su tramo B** visita al secretario del gobernador civil, el señor Heredia, quien "fue informado de las consecuencias graves que se derivarían si se cumple el plan del Ayuntamiento [y] escuchó sus problemas, se hizo cargo de todas las dificultades que tenían en estos momentos las familias afectadas y «les infundió esperanza y optimismo ante la solución de las mismas". (La Vanguardia, 22 de marzo de 1970).

En octubre de 1971 otra entidad, la "Asociación de Propietarios, Comerciantes y Vecinos de las calles Teodoro Llorente, Olesa y adyacentes" realiza una asamblea en el cine Maragall del Guinardó, **afectados por el Tramo B** del Cinturón (en este caso en el sub-tramo Sant Quintí- avenida Meridiana), con la asistencia de más de mil doscientas personas y del procurador en Cortes por representación familiar don Eduardo Tarragona. En esta asamblea "se repartieron adhesivos, que se pide sean colocados como protesta contra el proyecto de Cinturón, así como que se pongan lazos negros en los balcones, puertas y escaparates con la misma intención y como queja contra la posible desaparición de la plaza de Maragall se propone la celebración de sardanas y otros actos que tiendan a revalorizar la importancia de aquella plaza" (en Bordetas, 2012). La prensa local, que de nuevo da cuenta de la asamblea, recoge que "el secretario de la Asociación de Vecinos, el señor Muñoz, señaló en el curso de la asamblea que "la delimitación del trazado de estos cinturones se justifica diciendo que es beneficioso para Barcelona...pero ha de serlo para toda Barcelona, y no a costa de unos cuantos que por no ser, no son ni los que deciden el trazado que se ha de seguir." (La Vanguardia, 14 de octubre de 1971)

#### **Aprobación definitiva de 1970**

Esto permite al Ayuntamiento la aprobación definitiva del "**Plan Especial del Primer Cinturón de Ronda (tramo B) entre Plaza Lesseps y San Quintín**" el 12 de noviembre de 1970, considerado como una modificación de uno de los elementos (alineaciones y rasantes) de la zona de Casco Urbano de Barcelona. En la misma sesión de la Comisión de Urbanismo se acuerda también iniciar diversos estudios para afinar el engarce del Cinturón con la red existente: si conviene realizar una calzada de servicio entre plaza Lesseps y la calle Escorial; si es necesario disponer de una salida a la calzada central (dirección Este) hacia Camelias y de una entrada desde Virgen de Montserrat a la calzada central (dirección Oeste); y estudiar si se han de establecer dos reservas de acceso y

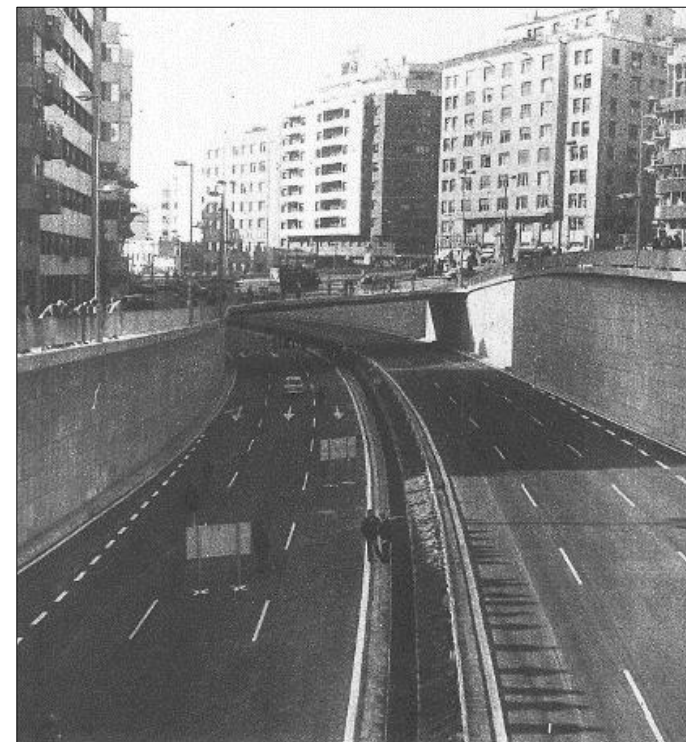


Fig. 37. Inauguración del tramo entre el carrer Massens y Alfons X. La Vanguardia, 21/11/1973. La misma crónica recoge que "el nuevo túnel constituye una evidente mejora de cara a la circulación ya que permite simultanear el tráfico en ambas vías "

salida desde las calzadas centrales al Este de la plaza de Alfonso X el Sabio. Se insiste en "recomendar al Ayuntamiento de Barcelona que, antes de pasar a la realización del proyecto, se ajusten y comprueben las hipótesis de tráfico para el diseño correcto de los cambiadores de circulación entre el Primer Cinturón y trama local" (expediente de aprobación del Plan Especial, 12 de noviembre de 1970).

A pesar de que el Primer Cinturón está planteado como una vía rápida de tráfico segregado, en los 2 kilómetros del tramo analizado sólo 500 metros transcurren a cota más deprimida (entre las calles Escorial y Camèlies), y otros 550 lo hacen en viaducto (viaducto del Guinardó). En el tramo entre la plaza Lesseps y la calle Escorial las vías perpendiculares se engarzan directamente al trazado de la que hoy es la Travessera de Dalt,

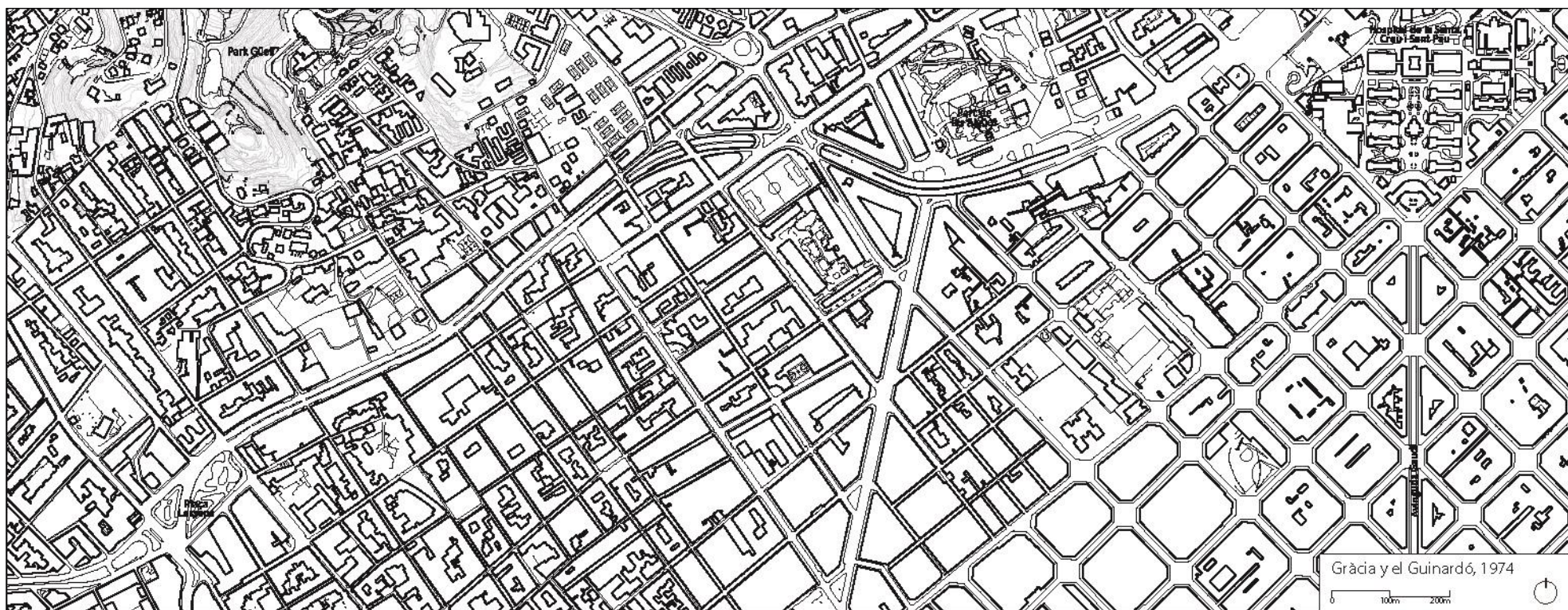


Fig. 38. Primer Cinturón, tramo Lesseps- Guinardó en los años 70. Escala 1:10.000 (A4). Elaboración propia a partir de la ortofoto realizada por la Comisión de Urbanismo y Servicios Comunes de Barcelona y otros municipios en 1974.



## **1970-1974: los vaivenes de la plaza Lesseps como síntoma.**

Una vez definido el trazado del Cinturón, se abre la necesidad de resolver su encuentro con la plaza Lesseps. La plaza había estado históricamente presidida por la iglesia de los Josepets, que funcionaba como telón de fondo en el punto más elevado de la desembocadura de la calle Gran de Gràcia. Esta solución generaba un espacio representativo vinculado a un elemento de patrimonio histórico local (la iglesia), cuya capacidad para distribuir los flujos del entorno se vio reforzada con la apertura del acceso a la estación de metro.

En los años sesenta la plaza es transformada para responder mejor a las necesidades de la nueva movilidad, con una desfiguración completa de su centralidad y la subordinación de su identidad a las necesidades de tráfico. La iglesia pasa a tener una situación periférica al incluirse los terrenos baldíos frente a la colegio Rius i Taulet dentro de la nueva composición del espacio.



Fig. 41. Evolución de la plaza Lesseps entre los años 50 (correspondiente a la figura 39) y los años 70 (figura 41), en el que la geometría está condicionada por las necesidades viarias. Elaboración propia.

El Ayuntamiento realiza una consulta pública entre los vecinos el 3 de marzo de 1972 en la que propone que el paso de Primer Cinturón por la plaza de Lesseps (con los enlaces correspondientes con la "vía O") sea subterráneo. Esta solución aprovecharía las obras para la creación de áreas de aparcamiento, galerías comerciales y la ampliación del colegio "Rius i Taulet". En superficie se prevé la futura ordenación de la plaza con un gran rectángulo ajardinado más accesible que el existente, que distribuye la circulación local del sector.

Esta solución es aprobada por el Ayuntamiento a mediados de 1972, y en el período de alegaciones no recibe impugnaciones apreciables. Según Domingo y Bonet (1998) se trata de un proyecto que coincide con los



Fig. 39. Plaça Lesseps entre los años 1915 y 1925. ANC. La disposición del tráfico rodado y de las alineaciones de árboles potencian el papel de la iglesia como elemento estructurador del espacio.



Fig. 40. Plaça Lesseps en 1963. ANC. El colegio Rius i Taulet y el edificio de las cocheras se convierten en elementos principales de la plaza.

intereses y aspiraciones del vecindario, que defiende que el enlace que se contiene en la, aprobación del Ayuntamiento sea efectivamente subterráneo, y así las posteriores conexiones discurrirán igualmente bajo tierra cuando llegue su día".

No obstante, el Pleno del Ayuntamiento de 3 de agosto de 1972 modifica el proyecto para proponer que el paso del Primer Cinturón sea elevado mediante la construcción de un gran viaducto, lo que genera además la necesidad de diferentes ramales para la conexión con el resto del viario. Las razones de este inesperado cambio de parecer responden, según Domingo y Bonet (1998) a la dificultad técnica que supondría enterrarlo por la proximidad del metro, la diferencia de coste de una solución respecto a la otra y la duración de las obras (que se multiplicarían por tres). Sin embargo, la prensa local (La Vanguardia, 17 de octubre de 1972) defiende que "De esta manera el proyecto podría ser presentado a financiación dentro de un crédito del Ministerio de Hacienda para pasos elevados".

La reacción de los vecinos no se hace esperar. El 16 de septiembre de 1972 se presenta un escrito al alcalde respaldado por 1.238 firmas en que se solicita que se descarte el paso elevado del Primer Cinturón de Ronda por la plaza de Lesseps, del que se recogen algunos de los argumentos esgrimidos en favor de la solución subterránea:

*- Porque la solución elevada, deprimida o a nivel del terreno implicaría la destrucción de la Imagen urbanística y arquitectónica más definidora de Gracia, como es la visión de la Iglesia del Josepets, según el eje de Mayor de Gracia – República Argentina.*

*- Por la reducción de los espacios verdes de los que tan carentes está Gracia y que no puede ser admitido con la promesa de una hipotética ampliación futura de la Plaza Lesseps.*

*- Por la destrucción de la casa modernista que forma esquina con la calle Septmanla - Plaza Lesseps, de gran valor arquitectónico.*

*Y, por último, porque con pensamiento de futuro no debe supeditarse la solución técnica a un regateo de cifras (que al principio eran de una decena y después se ha convertido en unos cuantos centenares de millones, según se tratase de una solución u otra), pues consideramos que dentro del ámbito ciudadano cuantos sacrificios económicos se hagan en reformas urbanas, han de ser siempre para mejorar el bienestar del vecindario afectado, dando primacía al factor humano sobre los demás (...)"*

En otro manifiesto que recoge la edición del 17 de octubre de La Vanguardia, la Asociación de Vecinos de Gràcia alega que "El proyecto en elevado supone la constante presencia de una estructura viaria propia para un



Fig. 42. Montaje fotográfico realizado por la Asociación de Amigos de la Ciudad que recrean la propuesta municipal para la Plaza Lesseps. Publicado en La Vanguardia del 28/10/1972.

circuito en despoblado, pero no para un recinto urbano como el de la plaza de Lesseps, para la que supone su definitiva mutilación urbanística".

El 4 de octubre de 1972 se realiza una asamblea en el Orfeó Gracienc promovida por la asociación "Amigos de la Ciudad" y vecinos de la plaza Lesseps, que dará lugar a la "Asociación de Vecinos en contra de los pasos elevados de la Plaza Lesseps". En esta asamblea se presentan los resultados de una encuesta realizada a los vecinos de la zona, en la que se recoge que el 85% de las 1.500 personas preguntadas es partidario de la solución enterrada (Magro, 2014). También se presentan unos montajes fotográficos elaborados por los vecinos de la plaza Lesseps y la Asociación de Amigos de la Ciudad, que muestran la perspectiva de una plaza en la que cualquier clase de vegetación queda sustituida por el frío aspecto de los pasos elevados.

El manifiesto leído al final de la asamblea (recogido de La Vanguardia del 28 de octubre) apela a la colaboración de los colegios profesionales:

*"Las asociaciones de Gracia manifiestan su oposición a los pasos elevados en la plaza Lesseps. (...)Dada la trascendencia ciudadana del proyecto (...), las Asociaciones acuerdan asimismo dirigirse a los Colegios profesionales de Arquitectos, Aparejadores e Ingenieros por su constante ejemplo de elevada conciencia ciudadana y por su independencia, equidad y ponderación en sus criterios para que emitan informe técnico sobre el problema en cuestión."*

#### **Articulación ciudadana: El argumento técnico y la herramienta de las "contra-exposiciones".**

Para justificar el nuevo posicionamiento municipal, el alcalde Porcioles inaugura el 14 de noviembre de 1972 una exposición "que quiere ser un diálogo a modo de recoger ideas" (Magro, 2014) en el Hospital de la Santa Creu i Sant Pau. En la exposición, llamada, "Solución plaza Lesseps", se exhiben varias maquetas y planos de las seis posibles soluciones de la plaza de Lesseps y del paso del Primer Cinturón de ronda por la misma, sin ninguna alternativa que contemple el paso subterráneo. Como se recoge en el número 34 de la revista CAU (del Colegio de Aparejadores), "la exposición se abre en noviembre, en el hospital de la Santa Cruz y San Pablo, provocando indignación entre los vecinos la tendenciosidad de los argumentos que se esgrimen".

Una segunda exposición municipal, esta vez realizada "in situ" en un barracón en la propia plaza, se mantiene durante una semana del mes de enero de 1973. El movimiento vecinal, con el apoyo de los colegios profesionales de Arquitectos y de Aparejadores, había preparado una "contra-exposición" para realizar simultáneamente en la iglesia de Josepets, en la misma plaza. La negativa del vicario en el último momento a autorizarla impidió que se realizara (Magro, 2014).

La "Exposición informativa sobre el I Cinturó de Ronda i la seva incidència a la plaza de Lesseps" finalmente se realiza en el Colegio de Aparejadores entre el 12 y el 24 de febrero de 1973. Se realiza también un coloquio con representantes de Amigos de la Ciudad, comisión de Vecinos de la plaza Lesseps, Colegios profesionales de Abogados, Aparejadores, Arquitectos, Ingenieros y Doctores y Licenciados. El Ayuntamiento acepta participar en dicho coloquio tras la entrega de una carta con 8.033 firmas pidiendo el paso subterráneo entregada por los vecinos el día 2 de febrero (Magro, 2014). De acuerdo a la revista CAU (n.34, 1975) esta exposición va acompañada de la recogida de otras 14.000 firmas contra el proyecto municipal.

### **Una solución intermedia consensuada entre los agentes.**

Finalmente, el 20 de febrero de 1973 la entidad "Amigos de la ciudad" emite una nota en la que se hace público el acuerdo de esta entidad con el Ayuntamiento para definir un equipo técnico (sufragado por el Ayuntamiento) que, propuesto por las entidades y vecinos, elaborara el proyecto de paso subterráneo del Primer Cinturón a su paso por la plaza Lesseps. También se reconocía que, en base a dicho acuerdo, durante este tiempo las entidades de Gracia y "Amigos de la Ciudad" tendrían que "abstenerse de manifestaciones verbales o escritas que no significaran aportación real y positiva a la resolución del paso subterráneo (...)" (recogido de La Vanguardia, 28 de marzo de 1973).

El equipo técnico, propuesto por las entidades de Gracia y "Amigos de la Ciudad" en una reunión entre al alcalde y una comisión representativa de las primeras, se presenta el 27 de marzo: "para la confección del equipo se recabó el asesoramiento de la Dirección General de Urbanismo, con lo que se ha podido proponer al Ayuntamiento un equipo de prestigio formado por don Antonio Perpinyà Cebrià, arquitecto; don Enrique Aldama, ingeniero de caminos; don Antonio Figueroa, Ingeniero de caminos, don Luis Iglesias Martí, doctor arquitecto urbanista, y don Antonio González Moreno-Navarro, arquitecto de la Comisión de Urbanismo de "Amigos de la Ciudad" (recogido de La Vanguardia, 28 de marzo de 1973).

Tras el cese de Porcioles el 16 de mayo de 1973, y después de una fortísima campaña organizativa, el alcalde Masó comunica en marzo de 1974 que la solución para Lesseps será semienterrada: "Masó propone una nueva solución [para la plaza Lesseps] que se llamará "intermedia", que prevé el paso subterráneo en casi la totalidad de la plaza, pero elevando algo el nivel de la misma. Amics de la Ciutat aprueba la solución, pero la Asociación de Vecinos exige información pública". (revista CAU num.34, 1975). Ante el anuncio del Pleno Municipal de que el mes de junio darán inicio las obras según el proyecto conocido bajo la denominación de "3ª solución", la Asociación de Vecinos de la Plaza Lesseps reclama un mayor debate público y remite al alcalde el 24 mayo de 1974 el siguiente comunicado (publicado en La Vanguardia el 25/05/1974):



Fig. 43. El impacto de la vía semi enterrada construida en 1975 altera la fisonomía de la plaza y genera un parque central inaccesible. Autor desconocido.



*"La Junta Directiva de esta Asociación (...) no participamos del desmesurado optimismo con que fue acogido el día de su presentación «numerus clausus», por diversas entidades y asociaciones ciudadanas no afectadas directamente por el problema. Existen, pensamos, numerosos inconvenientes circulatorios, barreras artificiales, segregación de sectores, y superficie de espacio verde efectivo que merecerían como mínimo ser discutidos ampliamente en un debate público".*

Finalmente, la Corporación Municipal Metropolitana aprueba la conocida como "solución intermedia" para la plaza Lesseps en marzo de 1975, y en junio de ese mismo año se inician las obras. No obstante, las asociaciones inician una nueva campaña, en el mes de septiembre, para ampliar la superficie de la plaza y mejorar el proyecto original de ajardinamiento (Magro, 2014).

El problema de diseño de la plaza Lesseps, no obstante, no queda resuelto con esta intervención y es objeto de posteriores proyectos, entre los que destaca el trabajo realizado por Itziar González con la implicación activa de los vecinos en el año 2003 (el análisis detallado de este proceso se puede consultar en la tesis de Juárez, 2011).



Fig. 44. Plaza Lesseps en los años 80: la iglesia de los Josepets pasa a ocupar un espacio periférico en la composición de la plaza. Autor desconocido.



Fig. 45. El protagonismo de la nueva biblioteca y una urbanización con grandes piezas escultóricas confieren una nueva identidad a plaza, en la que la presencia del viario continúa siendo determinante. Autor desconocido.



Fig. 46. Estado actual de la plaza Lesseps, con el paso subterráneo de parte del trazado del Primer Cinturón. Elaboración propia.



## **1973- 1985: la larga lucha contra el viaducto del Guinardó**

La contestación ciudadana al tramo entre las calles Camelias y Cartagena, a su paso por lo que hoy es la plaza Alfons X el Savi y en el enganche con el túnel de la Rovira y las sucesivas transformaciones de este tramo revelan las dificultades para encontrar el diseño más adecuado a la doble naturaleza de vía rápida y vía urbana. El viaducto elevado se construye entre 1972 y 1975. Diez años después, en agosto de 1985, se dismantela el tablero del lado mar, si bien el segundo no se elimina hasta 2009.

### **Inauguración del viaducto del Guinardó**

Como ya vimos, a inicios de los setenta se sucede la apertura de tramos del Primer Cinturón en los tramos técnicamente menos controvertidos. El 20 de noviembre de 1973 el alcalde Masó inaugura un tramo de 800 metros entre la calle Massens y la plaza Alfons X el Savi (hoy Travessera de Dalt) con dos calzadas de tres carriles de 3,25 metros cada uno, con una mediana de separación de dos metros (una anchura total de 22,5 metros entre los muros de contención) y con cinco pasos peatonales. Este tramo es el que responde más adecuadamente a la definición de "vía segregada" a la que se quiere asimilar el Primer Cinturón y con el que son diseñados los tramos de Sants-Badal.

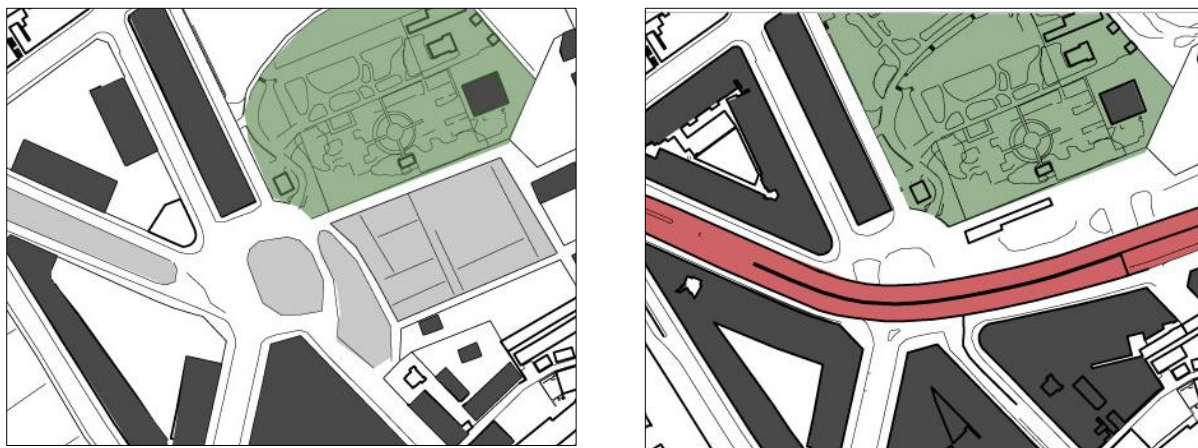


Fig. 48. Comparación de la plaza Alfons X el Savi antes (1956, izq.) y después de la ejecución del viaducto (1974, dcha.). El aumento de la altura del nuevo frente edificado del lado contribuye al cierre de la plaza por el lado sur que ya provoca el viaducto, "empujando" la centralidad de la plaza hacia el Parc de les Aigües. Elaboración propia.



Fig. 47. Ejecución del paso elevado en el tramo del Hospital Sant Pau. Publicado en La Vanguardia del 07/02/1976

El viaducto del Guinardó, entre las calles de las Camèlies y Alfons X, se abre a la circulación en 1974, tras dos años de obras. A la rapidez en la ejecución del tablero y del tramo segregado se contraponen la lentitud para ejecutar los trabajos en las calzadas laterales y las dificultades de trabazón con la trama existente, entre las que destaca el impacto en el Parc de les Aigües y la plaza Alfons X el Savi.

### **Una reacción tardía que no impide la ejecución del viaducto.**

El movimiento vecinal se opone a la solución en viaducto, por considerarla agresiva con la trama urbana y con impacto directo en la calidad de vida de las viviendas inmediatas. No se trata, sin embargo, de un movimiento que tenga el impacto que alcanzan otras acciones de los movimientos sociales contemporáneos ya que no es capaz de proponer una solución alternativa viable que recoja las necesidades de tráfico y las compatibilice con la calidad urbana del entorno (Bordetas, 2012).

En una vehemente "carta al director" publicada en La Vanguardia el día 10 de marzo de 1983 y escrita por un vecino afectado se califica el viaducto como "una auténtica felonía contra los vecinos que nos opusimos desde el primer día a su construcción con escritos, manifestaciones, etcétera, pero que el excelentísimo señor que regía entonces el municipio se daba prisa en sofocar mandándonos aporrear más de una vez". Si en un principio se quería continuar prolongando el Primer Cinturón representativo de la arquitectura del régimen franquista, los vecinos consiguieron que, pasados unos años, se derribase una parte y que el proyecto quedara temporalmente parado. (...) Cuando el Ayuntamiento redujo la anchura del vial circulatorio, el movimiento vecinal continuó considerando que la partición y desestructuración del barrio (cortaría en dos el núcleo central del Guinardó) sería total, por lo que la oposición siguió siendo firme.

### **Un derribo interpretado como un triunfo vecinal**

El 15 de julio de 1985, con la presencia de las autoridades del Ayuntamiento y del Distrito, se inicia el derribo de uno de los viales del viaducto del Primer Cinturón a la altura de la plaza Alfons X.

Esta decisión, aplaudida por el movimiento vecinal e incluso atribuida a él por la Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona (CARRER, n. 27 noviembre 1994), es duramente criticada por otros actores. Destaca, entre otros, la referencia que recoge la portada de La Vanguardia del 9 de marzo de 1983 en la que, ante los planes de derribo del Ayuntamiento, tilda la actuación de "despropósito municipal", entendiendo que responde a la renuncia de la idea contemplada en el Plan General Metropolitano de conectar el Primer Cinturón con la Meridiana. En el artículo de opinión titulado "La red viaria barcelonesa" publicado el 19 de julio de 1982 se hace una defensa clara de una red arterial que prime la conectividad rodada en aras de no "hipotecar el futuro de la ciudad". El artículo se publica a raíz de los planes municipales para desmantelar el viaducto elevado del



Fig. 49. Viaducto del Guinardó en la Plaza de Alfons X. Publicado en La Vanguardia el 09/03/1983.



Fig. 50. Plaza de Alfons X en los años 90, cuando ya se había derruido el primero de los dos tableros. Autor: Jordi Cerdanya.



Guinardó: se califica de "ocurrencia impropia de las necesidades reales de la ciudad", y se argumenta que la ganancia de 12.000 m<sup>2</sup> de espacio público sólo se puede entender desde el afán electoralista. Se cuestiona también la transformación del II Cinturón en una vía integrada en la trama urbana, la supresión de la vía "O", el abandono del propósito de prolongar la avenida Drassanes y la renuncia a continuar el Primer Cinturón como una autopista urbana hasta la Meridiana. En lo que se considera que es una cesión a la presión de determinados colectivos ciudadanos, se afirma que "no se debe hipotecar el futuro de la ciudad con un progresivo empobrecimiento de su red arterial, ya tan degradada en los últimos cinco años por atender más a intereses de patio de vecindad que a las necesidades comunitarias de todo el municipio". Los partidos políticos de la oposición municipal se oponen a la medida, calificando la decisión de "irresponsable, cara e ineficaz" (Antoni Comas, portavoz de Convergència i Unió, en declaraciones a La Vanguardia el 27 de febrero de 1985).

Los Colegios profesionales de Arquitectos y de Ingenieros de Caminos, ante la polémica generada, proponen una "tercera vía" al Ayuntamiento: "La polémica suscitada en la prensa respecto a la demolición de un tramo del 1 Cinturón de Ronda nos ha hecho pensar en la posibilidad de que el Ayuntamiento que presidís plantee de alguna forma la revisión de la idea inicial", al tiempo que transmite la disponibilidad del Colegio "para colaborar con el Ayuntamiento en la organización de un concurso de ideas que sirviera para aportar iniciativas, tanto a la tesis del mantenimiento de la construcción ya realizada como a la de su posible demolición". Sin embargo, esta propuesta no es tenida en cuenta por el Ayuntamiento y es criticada por la Asociación de Vecinos de Maragall-Guinardó, que lamenta que " [los Colegios] no manifestaran la preocupación por defender los intereses ciudadanos que ahora alegan en el momento en que se decidió la construcción de los viaductos".



Fig. 51. Estado actual de la plaza de Alfons X, con el tráfico completamente en superficie y la ampliación del Parc de les Aigües. Autor: Jordi Cerdanya. No es hasta el año 2009 que se ejecuta el derribo del segundo vial del viaducto del Primer Cinturón (Ronda Guinardó) a la altura de la plaza de Alfons X, junto con las obras de remodelación entre Sardanya y Cartagena por 11,8 millones de euros..



## **1985-1994: la definitiva modificación de la naturaleza de la ronda.**

Entre los acontecimientos que llevan al Ayuntamiento a renunciar definitivamente a finalizar el Primer Cinturón de acuerdo con su trazado original destaca el cambio de paradigma que supone el Seminario de Vías de mayo de 1984 y el posterior Plan de Vías de Barcelona, que hace que se descarte la prolongación hasta la Meridiana con la naturaleza de autopista urbana que contemplaba la Red Arterial de 1963.

### **Los movimientos sociales; La presión de la ciudadanía**

Ante la poca claridad informativa del Ayuntamiento respecto al trazado del último tramo del Cinturón, la Asociación de Vecinos Joan Maragall- Guinardó había presentado en 1975 un escrito acompañado de 670 firmas que solicita la paralización de las obras de prolongación del Viaducto del Guinardó, entre las calles Castillejos y Padilla, y "que se estudie una solución que no agrave más los problemas que ya existen en la zona, y que se abra de una vez los accesos a las calzadas de servicios de la Ronda Guinardó, lado montaña." En una entrevista con Joan Roca, presidente de la AV Joan Maragall que se publica en revista Carrer (n.40, noviembre de 1996), se afirma que "la alternativa es que se continúe y se abra definitivamente la ronda del Guinardó con un único sentido circulatorio ascendente que conectaría la zona de Sant Pau con el Paseo Maragall en unas buenas condiciones".

### **Un contexto que empuja a repensar el Cinturón pendiente**

En los documentos del Seminario de Vías de 1984 de preparación del Plan de Vías de 1985, se recoge la siguiente perspectiva para este último tramo del Primer Cinturón: "la actuación dentro de los barrios históricos será la más adecuada a cada caso. Del reconocimiento particularizado y detallado, surge la propuesta alternativa a las afectaciones históricas que han degradado la calidad de vida, permitiendo la recuperación de tramas históricas y conjuntos ambientales de fuerte tradición. Las vías principales han de ser respetuosas con el entorno que atraviesan" (Ayuntamiento de Barcelona, 1984). Esto contribuye a que se abandonen las afectaciones iniciales, se adapte el trazado a la trama existente y las soluciones técnicas sean más acordes con la funcionalidad de las vías colindantes. De este modo, en agosto de 1989 entra en servicio el enlace del último tramo de la Ronda del Mig (la avenida Rio de Janeiro) con la avenida Meridiana. Este enlace, un gran ocho de casi trescientos metros de largo, permite eliminar los pasos peatonales a distinto nivel (había un paso elevado peatonal).

El diseño de la Ronda del Mig desde la calle Cartagena hasta la avenida Rio de Janeiro (adjudicado el 16 de octubre de 1989) responde al de una "vía cívica", con dos carriles en cada lado, aceras de cinco metros de ancho y aparcamiento a ambos lados. En 1991 el Ayuntamiento aprueba definitivamente un conjunto de criterios para



la modificación del PGM en el tramo pendiente de ejecución del barrio del Guinardó. "Este documento suponía la reducción sensible del número de afectaciones y la intención de respetar la trama urbanística del Guinardó. El plan preveía también el aumento de la zona verde y la zona residencial, la creación de zonas para vivienda pública y la reubicación de los vecinos y los comercios que continuaban afectados en la misma zona. Ante este documento, y en referencia a la modificación del trazado del cinturón, los vecinos se mostraron básicamente de acuerdo, excepto en lo referente a la prolongación de la calle Teodor Llorente, por el coste económico y social que comportaba. En unas alegaciones presentadas al Ayuntamiento, los vecinos presentaron una alternativa que proponía el uso de la red viaria ya existente en el barrio, cambiando sólo el sentido de algunas calles y creando dos rótulas en el paseo Maragall". (CARRER, n. 27 noviembre 1994). Los últimos tramos en ejecutarse, en 1994 (23 de septiembre), la apertura de una calle desde el Hospital De Sant Pau –donde se acaba actualmente el trazado del Primer Cinturón- hasta Sant Andreu, recogen como variación principal (respecto al anterior de 1991) la reducción de la anchura de la calle Teodor Llorente, que pasa de 10 a 20 metros con la afectación de 42 viviendas y 11 locales comerciales. (CARRER, n. 27 noviembre 1994).



Fig. 52. Primer Cinturón. Tramo Lesseps- Guinardó en la actualidad. Escala 1:10.000 (A4).Elaboración propia a partir de la cartografía actualizada del Ayuntamiento de Barcelona base 1:1000.



## **Resumen del capítulo**

El trazado del Primer Cinturón entre la plaza de Lesseps y la Meridiana (Tramo B) experimenta mayores dificultades en la definición de su trazado, siendo el recorrido entre la plaza de Lesseps y el Hospital de la Santa Creu y Sant Pau el que se ejecuta con mayor similitud al trazo definido por Jaussely a principios de siglo.

Esta dificultad se traduce también en el menor grado de segregación de la vía, que en este ámbito sólo se ejecuta completamente segregada en la mitad del tramo (550 metros en viaducto y 500 metros deprimidos de un tramo de 2 kilómetros de longitud).

El movimiento social que se genera a principio de los años 70 en oposición al paso elevado del Cinturón por la plaza Lesseps se caracteriza por la incorporación de manera activa de actores ajenos al tejido vecinal inmediato, entre los que destacan los colegios profesionales. Esto permite que la argumentación técnica adquiriera mayor peso en la reivindicación, y que se generalicen nuevas herramientas de actuación como las exposiciones. Sin embargo, esta situación no se demuestra suficiente para que el resultado del conflicto sea una solución urbanística de calidad, ya que no se pone en cuestión el modelo de movilidad planteado, sino sólo sus consecuencias.

El tramo del viaducto del Guinardó pone de relieve las dificultades de un movimiento vecinal para hacer una propuesta de ciudad constructiva e integradora desde el rechazo o la oposición a una intervención ya realizada. Si bien es cierto que el viaducto acaba desapareciendo, esto no conlleva una reflexión integral sobre el modelo de barrio alternativo y dificulta así la integración de otros colectivos en el proceso.

Las principales reivindicaciones sociales que en mayor o medida tienen impacto en el Primer Cinturón de Ronda a su paso por la parte norte de la Vila de Gràcia y el Guinardó son:

- Influencia en la composición del equipo de diseño de la plaza Lesseps.
- Abandono de la solución soterrada para la plaza Lesseps: solución intermedia.
- Cubrición del tramo deprimido entre Escorial y Camèlies.
- Desmantelamiento del paso elevado en Guinardó.
- Modificación de la propuesta de trazado desde Guinardó a la Rambla de Prim

## CAPÍTULO 4

### SEGUNDO CINTURÓN, TRAMO ORIENTAL: NOU BARRIS

CRONOLOGÍA .....	63
1953-1970: la definición del proyecto .....	65
Propuestas iniciales: Planes Especiales de 1961 y 1963. ....	66
Los movimientos sociales: organización y mecanismos de participación. ....	69
Plan Especial definitivo (1965) y proyecto de ejecución (1969).....	70
1970-1974: una ejecución frustrada por la emergencia del conflicto vecinal. ....	73
Un inicio frustrado de las obras .....	73
La oposición ciudadana: nuevas asociaciones y mecanismos de participación. ....	74
Mejora en las condiciones de las expropiaciones .....	78
1974-1977: ejecuciones parciales hasta el abandono del proyecto. ....	80
Reinicio de las obras .....	81
Los movimientos sociales: mecanismos de participación. ....	81
Paralización de la obra y abandono del proyecto original .....	83
1977-1984: el replanteamiento del proyecto. ....	86
El Cinturón ya no se considera una vía rápida .....	86
Nuevas articulaciones ciudadanas y mecanismos de participación.....	87
El proyecto de Ribas Piera .....	88
1984-1992: la construcción de una vía integrada en el tejido urbano. ....	92
Punto de partida: los proyectos de finalización de 1985 y 1986 .....	92
Los movimientos sociales: mecanismos de participación.....	93
Los proyectos de ejecución.....	96
RESUMEN DEL CAPÍTULO .....	10

En el caso de Nou Barris, el Segundo Cinturón atraviesa un territorio residencial que en el período analizado experimenta un importante crecimiento y un proceso de integración a la ciudad formal en parte facilitado por la propia intervención analizada.

Los grandes terrenos baldíos afectados por las reservas de suelo del Plan General Metropolitano de 1976 entre Trinitat Nova y el barrio de Prosperitat están ocupados hoy a una losa a la que convergen los dos ejes viarios principales del primero (carrer de las Chafarinas y carrer de Palamós), con un área verde a la que hacen frente equipamientos de nueva creación (como el CAP de Trinitat Nova). Esta solución difiere notablemente de la planteada en los primeros proyectos de los años sesenta, y está considerada como un ejemplo modélico de proyecto integración urbana de una infraestructura.



Fig. 53. Caso de estudio 3. Segundo Cinturón, tramo de Nou Barris.

## CRONOGRAMA





## **1953-1970: la definición del proyecto**

Esta primera fase de la construcción del Segundo Cinturón de Ronda abarca desde que es definido en el Plan Comarcal de 1953 hasta el inicio de su ejecución, el 22 de enero del año 1970, con la firma del acta de comprobación de replanteo de las obras de construcción en Nou Barris (conocido como Tamo II). En este periodo se suceden las aprobaciones de Planes Especiales (en 1961, hasta llegar a la aprobación definitiva del proyecto de trazado y construcción por el Ministerio de Obras Públicas en noviembre de 1969.

El territorio de Nou Barris en los años 50 se caracteriza por la falta de articulación entre los diferentes tejidos que lo componen, conviviendo realidades muy diversas en un contexto topográficamente complejo. Las olas migratorias de los años treinta inician el desarrollo de asentamientos barraquistas que en los años cincuenta ya se han consolidado como barrios formales, como la Prosperitat, en los que se pueden identificar espacios públicos de referencia en una relativa trama urbana. Este tejido convive con conjuntos de viviendas autoconstruidas carentes de servicios urbanos como la Guineueta Vella, y con polígonos de vivienda construidos en los años 50.. Por otro lado, las áreas de cultivo todavía en uso rodean el Hospital Mental de la Santa Creu y son sólo atravesadas por el Passeig de Valldaura (carretera de Cornellà a Fogars de Tordera), separándolo así del resto de la ciudad por el extremo sur-oeste.

El barranco del torrente de Canyelles sólo podía ser salvado peatonalmente por el puente "dels Tres Ulls", lo que condicionaba enormemente la estructura del territorio. Este barranco marca el límite a la urbanización de principios de siglo, y no será hasta los años sesenta, con los movimientos de tierra de la Via Favència, que el territorio se conecta en el sentido longitudinal.



Fig. 54. Puente "Tres Ulls" en los años 50, por donde luego pasará el Segundo Cinturón. Iglesias et al, 2007. La intervención mejora la conectividad entre los barrios, también en el sentido longitudinal, al salvar las diferencias de cota producidas por la riera..

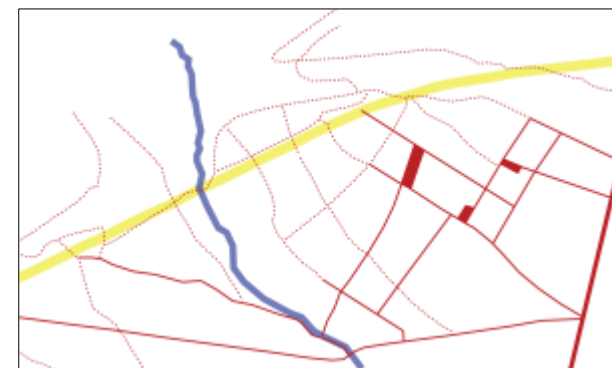


Fig. 55. Esquema de relaciones urbanas en Nou Barris en los años 50. La trama roja representa los espacios urbanos más consolidados, mientras que el azul señala los puntos de límite y en amarillo se marca el trazado del Segundo Cinturón. Elaboración propia.

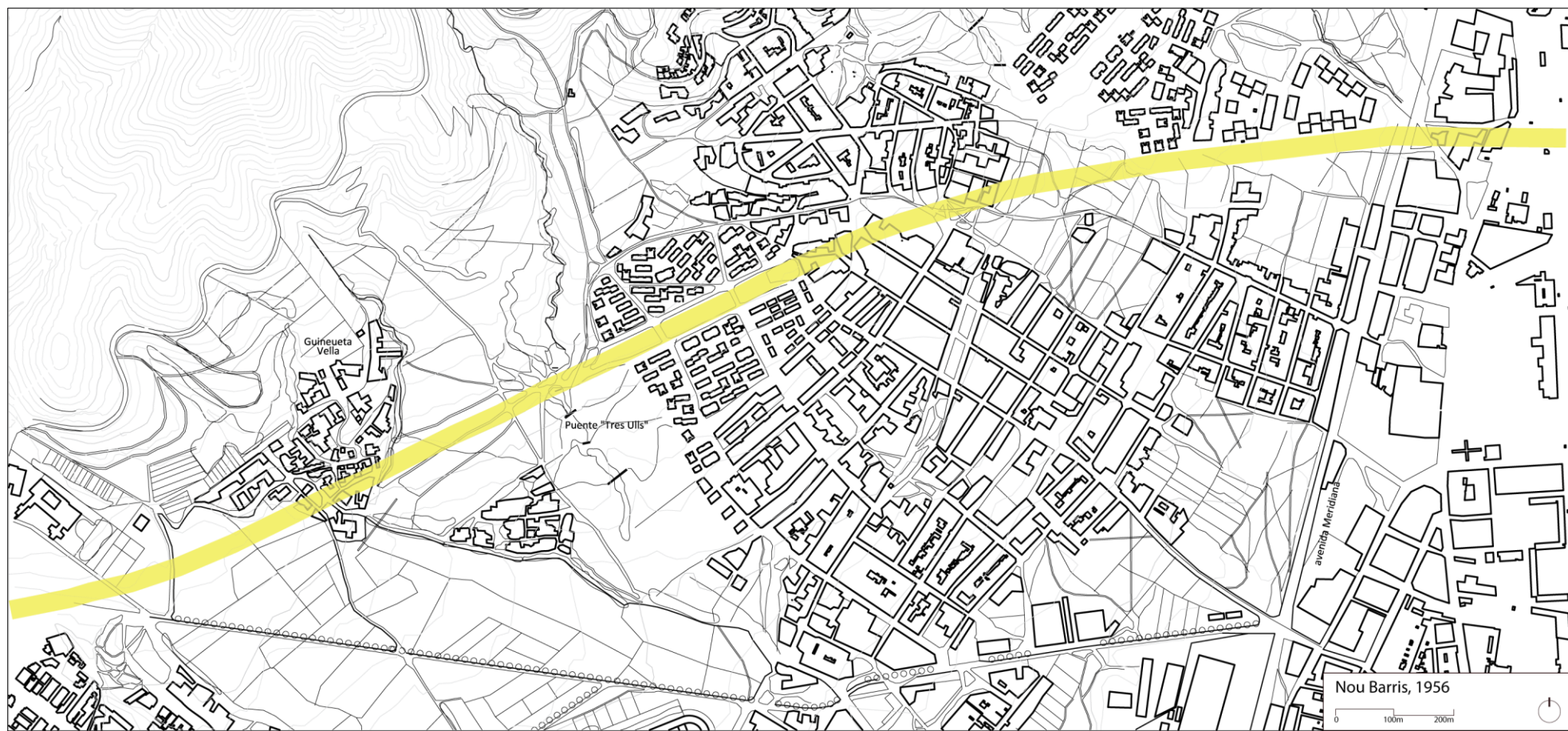


Fig. 56. Nou Barris en los años 50. Escala 1:10.000 (A4). Elaboración propia a partir de la ortofoto realizada por el "Army Service Map" de los EEUU en 1956-1957. En amarillo se indica el futuro trazado del Primer Cinturón.

### **Propuestas iniciales: Planes Especiales de 1961 y 1963.**

El Plan Comarcal de 1953 considera el Segundo Cinturón como una carretera de cornisa, que limita la extensión de la ciudad hacia la sierra de Collserola al tiempo que permite "cruzar la ciudad dando un rodeo sin penetrar en la misma" (memoria del Plan Comarcal de 1953).

Sin embargo, los mapas de zonificación del Plan recogen un trazado que se apoya en el viario existente y carece de una coherencia que permita responder con eficiencia a las funciones que le son asignadas. En el tramo occidental se define un trazado a media ladera con una geometría muy condicionada por la topografía,



delimitando el límite entre la "ciudad jardín" y el "bosque urbanizado" que busca reducir las afectaciones al tejido urbano existente. Esta falta de conectividad con la trama hace que, de acuerdo con Pous i Argila (1963) resuelva sólo el paso del 4,18% del tráfico que entra en la ciudad o sale de ella. De acuerdo con este autor, el tramo oriental (que en el en una sección general de 40 metros en el ámbito de lo que luego será la Via Favència, el trazado se compone de dos calzadas a diferente nivel, con plataformas de 12 metros de anchura.

En 1961 el Ayuntamiento realiza el "Plan de Circulaciones Primarias del futuro de Barcelona", que implica una revisión de los planteamientos de 1953 y significa el relanzamiento desde la alcaldía porciolista de los grandes proyectos viarios del I y Segundo Cinturón. En este contexto, el 27 de enero de 1961 se aprueba inicialmente el "Plan Especial de la Autopista Llobregat-Besós (2º Cinturón de Ronda de Barcelona)", como revisión del trazado del Plan Comarcal.

Este documento propone un trazado notablemente distinto al contemplado en el Plan Comarcal, con variaciones importantes tanto en el Tramo I (occidental) como en el Tramo II (oriental). Este hecho se justifica en que al haber de definir la vía a escala 1:2000 "debía rectificarse sustancialmente la traza indicada por el Plan General, para poder dotarlo de las características técnicas hoy internacionalmente admitidas para tales vías". De esta manera, el Plan Especial ratifica y refuerza la naturaleza del Segundo Cinturón de "vía urbana rápida de enlace con la autopista de la Costa Brava, autopista del túnel del Tibidabo hacia el Vallés [sic], con la autopista hacia Madrid y la autopista de Castelldefels" (memoria de la aprobación inicial del Plan).

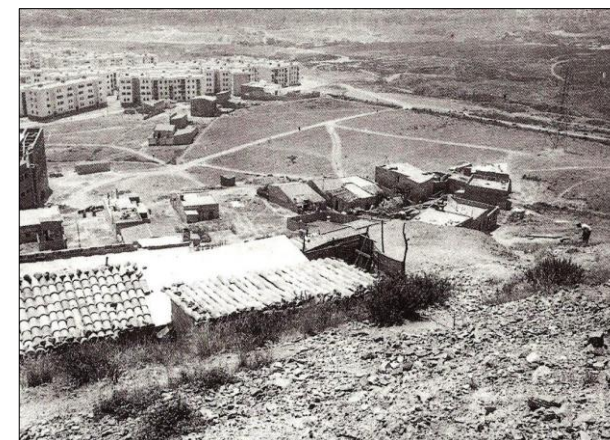


Fig. 57. El polígono de la Guineueta y el área que luego ocupará el Segundo Cinturón, desde las viviendas autoconstruidas de la Guineueta Vella, 1965. ANC- Fondo TAF.



Fig. 58. Vista aérea de Nou Barris , con la Guineueta Vella, 1957. Manipulación de original. ANC- Fondo TAF. En amarillo se indica el trazado del Segundo Cinturón contemplado en el Plan Especial de 1962.

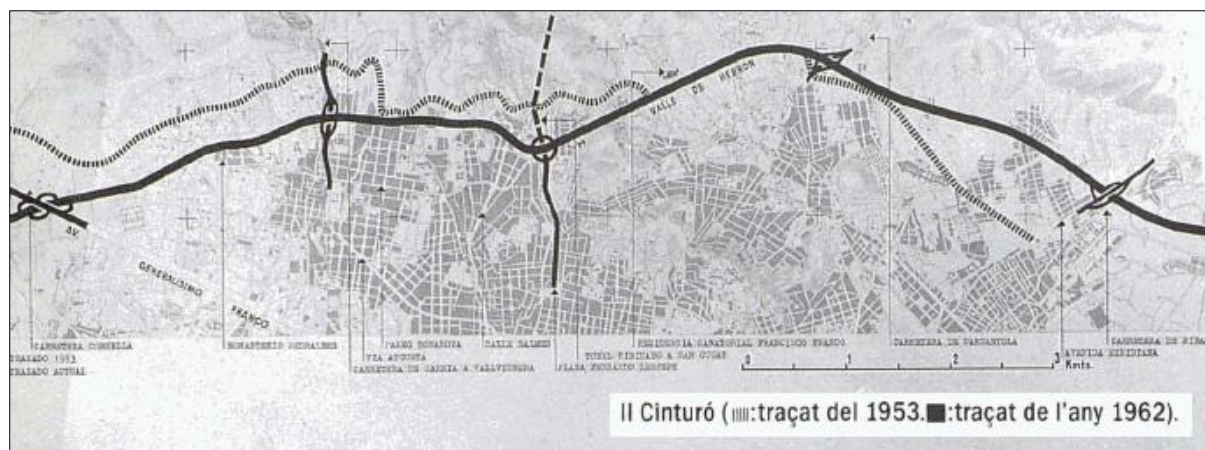


Fig. 59. Comparativa del trazado del Segundo Cinturón en el Plan Comarcal de 1953 y en el Plan Especial de 1962. Milagro, 1988a.

Justificado por "el extraordinario incremento de la motorización", el Plan Especial considera necesario ampliar la sección general a 60 metros en lugar de los 40 metros contemplados en el Plan Comarcal. Esto obliga a introducir también cambios en el trazado proyectado, si bien la memoria de la aprobación inicial añade que "la topografía ha marcado ya su recorrido ideal e históricamente se ha materializado en la carretera de Cornellà a Fogàs de Tordera":

- En el tramo occidental (Pedralbes y Sarrià) se descarta el trazado a media ladera propuesto por el Plan Comarcal. Para evitar la ampliación del Paseo de San Gervasi y Bonanova y el "esventramiento" del barrio de Sarrià, se propone ligeramente más al norte de la carretera de Cornellà a Fogàs de Tordera, con la mínima desviación, máximo aprovechamiento de la antigua carretera y sin alcanzar la montaña manteniendo así su carácter de vía plenamente urbana en la base de la misma.
- En el tramo oriental (Nou Barris), se descarta la propuesta de canalizarlo por lo que hoy es el Passeig de Valldaura, ya que se considera que "está hoy perfectamente trazado a lo largo del Paseo del Valle de Hebrón y la Via Favencia, siendo fácil su ampliación a 60 metros para adaptarlo a la misión que se le confiere".

Tras el período de alegaciones, que se extiende de febrero a mayo de 1962 (un período de 2 meses, prorrogado otros 2 meses), en febrero de 1963 se emite un detallado "Informe acerca de las reclamaciones presentadas en el periodo de exposición al público". En él se da cuenta de la respuesta a las 250 alegaciones presentadas. Si bien el informe reconoce que "se han presentado muy numerosas reclamaciones contra el proyecto", destaca que la mayoría de las mismas "consisten en variantes de su trazado que pretenden, en todo caso, mantener sus características técnicas", interpretando con ello que se reconoce como compartida la necesidad de "abrir una vía urbana de tráfico rápido en las bases de la cadena montañosa del Tibidabo".

Todas las propuestas de variación del trazado presentadas atañen a los barrios de Pedralbes y Sarrià, a la prolongación de la vía Augusta o al emplazamiento de la boca del túnel del Tibidabo. Entre las alegaciones colectivas destaca, por un lado, la contra-propuesta presentada por la Comisión de Vecinos afectados de Sarrià y Pedralbes, que propone una reducción del impacto en el tejido urbano a costa de aumentar las pendientes longitudinales (razón por la cual es rechazada). Por otro lado, la Asociación de propietarios del barrio de Pedralbes alega que "El plan (...) parece que se haya propuesto afectar algunas de las instituciones religiosas más ilustres de la ciudad, pero se da la desgraciada circunstancia de que afecta nada menos que a uno de los monumentos más significativos de Barcelona e incluso de España, y nos referimos a la auténtica joya del arte monacal que constituye el Monasterio de Pedralbes". Otras instancias reclaman eliminar afectaciones a varias instituciones religiosas afectadas por el nuevo trazado (informe de las reclamaciones presentadas en el período de exposición al público del Plan Especial).



Resulta muy significativo que que no se presente ninguna alegación al nuevo trazado en el ámbito de Nou Barris, que sufre una importante modificación al pasar de discurrir por el Passeig de Valldaura a hacerlo por la Vía Favència. El hecho de que las alegaciones tengan que ir acompañadas por el informe de un técnico (ingeniero de caminos, arquitecto o abogado) hace que la presentación de una impugnación se convierta en un trámite complejo y costoso, alejado de la capacidad de determinados colectivos, especialmente en áreas populares de la ciudad como era en el momento el ámbito de Nou Barris.

Con el resultado de las alegaciones de esta exposición pública se redacta en febrero de 1962 una nueva versión, el "Plan Especial del 2º Cinturón de ronda (Llobregat-Besòs) rectificado", aprobada el 23 de noviembre de 1963. En síntesis, la razón de ser del nuevo proyecto continúa siendo el mantenimiento del carácter y función de la vía como nexo entre los sectores de montaña y de la ciudad y de enlace entre los accesos a la ciudad. Con la intención de reducir las afectaciones producidas se introducen las siguientes modificaciones respecto al documento anterior, todas ellas en el sector occidental del Cinturón:

- Se evita la "pretendida destrucción del barrio de Pedralbes" a la que hacen referencia numerosas alegaciones con la prolongación de la longitud del paso en túnel bajo la avenida de Pedralbes.
- Se reducen las afectaciones de instituciones religiosas: la del Colegio San Ignacio al replantear el trazado del bucle entre el Segundo Cinturón y la Vía Augusta, el Pensionado de las Hermanas Pías al hacer el paso totalmente en túnel, y el Asilo de Santa Lucía al desplazar el trazado hacia el norte.
- Replanteamiento de la calificación de las zonas laterales de la Avenida Pedralbes que "reduce las afectaciones de forma sustancial".

Este documento es de nuevo sometido a información pública entre el 27 de diciembre de 1963 y el 28 de enero de 1964, recogándose 121 alegaciones individuales o colectivas. La mayoría de las reclamaciones recogidas en este segundo período de alegaciones se centran en defender las variantes para los tramos de Sarrià y Pedralbes presentadas en el período anterior y, como recoge el informe municipal que acompaña a la aprobación posterior, "han abandonado casi los argumentos en contra de la existencia de la vía en cuestión".

#### **Los movimientos sociales: organización y mecanismos de participación.**

Se trata de los años en los que el movimiento vecinal comienza una articulación embrionaria, previa a la creación de las primeras Asociaciones de Vecinos nacidas tras la relativa apertura constatada por la Ley de Asociaciones de 1964 (Ley 191/1964, de 24 de diciembre, de Asociaciones.) . Las reivindicaciones en este periodo, en todo caso, se centraron en la influencia en el Pla Parcial Torre Baró- Vallbona- Trinitat y en la construcción del polígono de Canyelles.

Como hemos visto, la respuesta ciudadana a las primeras propuestas de trazado del Segundo Cinturón se canaliza únicamente por la vía de las alegaciones, bien individuales bien de manera colectiva. Además, dichas impugnaciones sólo se presentan en relación al trazado planteado en los barrios de Pedralbes y de Sarrià, sin que los ciudadanos de los barrios de la parte oriental participaran en estas propuestas.

Las primeras grandes movilizaciones colectivas frente al Segundo Cinturón en el área de Nou Barris se han de entender una vez aprobado el Plan de 1963, en el contexto de la reacción ciudadana contra la **redacción del Plan Parcial Torre Baró- Vallbona-Trinitat**.

Este Plan desarrolla un ámbito con una población de 150.000 habitantes, de composición fundamentalmente obrera (el 70% de la población activa) y con unos enormes déficits de habitabilidad: mala urbanización, viviendas de baja calidad, falta de equipamientos y de servicios públicos, etc. En el año 1969 el Ayuntamiento aprueba unas directrices urbanísticas para este ámbito que priorizan los proyectos de infraestructuras rodadas (entre ellas, y la de mayor impacto, el Segundo Cinturón) y la realización de grandes promociones de vivienda. Ante la presión popular, el 22 de enero de 1969 se convoca un concurso nacional de ideas para convertir estas directrices en el Plan Parcial Torre Baró- Vallbona-Trinitat. A pesar de que aún no existen las asociaciones de vecinos, grupos de personas de los barrios afectados (encabezados, entre otros, por vecinos como Manolo Vital, de Torre Baró, y Cirilo, de Vallbona) contactan y se reúnen con los diferentes equipos de arquitectos que se presentan al concurso. Se genera un proceso de debate vecinal mediante comisiones de barrio y reuniones de trabajo que amplía el territorio de reflexión a nueve barrios, cuyas conclusiones se divulgan entre los demás ciudadanos a través de la prensa y que genera un ambiente que propicia, pocos años más tarde, la creación de la Asociación de Vecinos.

### **Plan Especial definitivo (1965) y proyecto de ejecución (1969)**

Como se vio en el capítulo 1, la aprobación del proyecto definitivo de trazado de Segundo Cinturón viene precedida de la redacción de diversos documentos de especial importancia. Por un lado, el Ministerio de Obras Públicas contempla en su "Planeamiento de la Red Arterial de Barcelona (1964) una reserva de 100 metros de ancho para el trazado del Segundo Cinturón, en base a las conclusiones de la "Prognosis de tráfico en 1980 y comprobación de la red de 1964. Por otro lado, la entrada en vigor del Primer Plan de Desarrollo (1964-1967) establece un mecanismo concreto de financiación para la red de vías primarias urbanas. Por último, la Comisión de Urbanismo de Barcelona inicia la revisión del Plan Comarcal de 1953, si bien no se presentan los primeros resultados hasta que se presenta el "Avance de Plan Director" en 1968.

Estos hechos impulsan la redacción del "Plan Especial de Circulaciones Primarias. 2º Cinturón de Ronda (Llobregat- Besòs) rectificado a consecuencia de la segunda información pública" que es aprobado inicialmente

el 9 de junio de 1965 y definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Barcelona el 31 de diciembre de 1965. Este Plan Especial se aprueba con el carácter de reserva de trazado de la Red Arterial de Barcelona, y dicha reserva comprende los espacios señalados como viales y las fajas de protección.

A finales de 1967 se completa la **redacción del proyecto de ejecución del Segundo Cinturón**, que divide su trazado en Tramo I (desde el parque de Cervantes hasta la avenida Jordà) y Tramo II (o Vía Favència II), que abarca el ámbito sobre el que se centra este caso (entre avenida Jordà y la avenida Meridiana). En la memoria del proyecto se recoge que la intervención "es un remedio importante a un problema que exige inmediata solución. El Segundo Cinturón o Vía Favència es una arteria rápida en zona fundamentalmente urbana" y que adopta una solución "que concilia las imposiciones geométricas obligadas para la adecuada comodidad y seguridad del tráfico, con la conveniencia de reducir al mínimo posible las afecciones que la realización de la obra exige" (La Vanguardia, 22/06/1974, p.6).

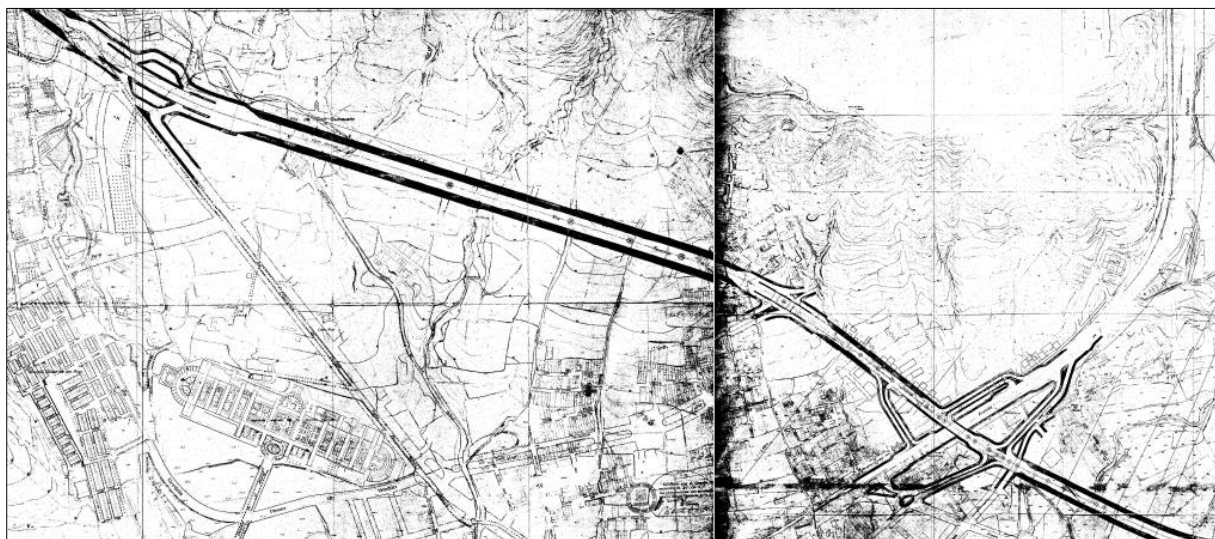


Fig. 60. Ámbito de Nou Barris (Tramo II) del Plan especial del Segundo Cinturón de 1969.

El Ministerio de Obras Públicas aprueba definitivamente el proyecto de trazado y construcción del Tramo II del Segundo Cinturón (entre Jordà y Meridiana) el 11 de agosto de 1969, con una longitud de 4.939 metros. (Milagro, 1988b). Ese mismo año se firma un acuerdo entre el Ayuntamiento de Barcelona y el Ministerio de Obras Públicas, según el cual el coste de ejecución de las obras iría a cargo del Estado y el pago de las expropiaciones de los bienes y servicios afectados, y su consiguiente reposición, iría a cargo del Ayuntamiento.

El 22 de octubre de 1969 el Ayuntamiento de Barcelona adopta el acuerdo de "ceder al Ministerio de Obras Públicas los terrenos necesarios para la ejecución de las obras, libres de cargas y gravámenes.

Las características del proyecto recogidas en el proyecto de 1968 recogen las directrices del Plan Especial aprobado en 1965:

Los viales han de cumplir las siguientes condiciones, que el documento de aprobación definitiva considera como "características de una vía rápida":

- Independencia de la trama local y prohibición de accesos directos desde las viviendas.
- Conexión a las vías principales de la ciudad con enlaces adecuados (que no interrumpan el flujo de la vía).
- Seis circulaciones (tres en cada sentido separadas por mediana importante) y dos bandas de aparcamiento forzoso [arcenes].
- Curvaturas y rasantes adecuadas a velocidades de vía rápida.
- Un mínimo de 30 metros para las calzadas y un mínimo total de 60 metros para garantizar la independencia de las viviendas.

Por otro lado, las fajas de protección establecidas a lo largo del Segundo Cinturón quedan determinadas como fajas laterales de 20 m por cada lado, calificadas como "protección de carreteras" para el estudio de las calzadas laterales (completándose así la reserva total de 100 metros prevista en la Red Arterial). Estas fajas son calificadas en principio como "verde privado", si bien son expropiables aquellos tramos necesarios para pistas de enlace, aceleración y cruces a distinto nivel. Para definir las calzadas se establecen las siguientes directrices:

- Deben quedar fuera del ancho de 60 m. (salvo casos excepcionales y muy justificados)
- Pueden estar separadas de la autovía, utilizando la trama viaria de los sectores, si se considera más conveniente que una calzada paralela.
- Su aprobación reglamentaria comportará la eliminación de las fajas de "Protección de carreteras" en la extensión que no haya sido necesaria para su establecimiento.



## **1970-1974: una ejecución frustrada por la emergencia del conflicto vecinal.**

Se trata del periodo de mayor conflictividad, en el que la construcción del Cinturón se enfrenta a numerosas vicisitudes. Por un lado los entes ejecutores (Ministerio de Obras Públicas y Ayuntamiento de Barcelona) no pueden cumplir los pactos establecidos, fruto de las dificultades del Ayuntamiento para disponer de los terrenos para que el Ministerio ejecute. Por otro lado, la articulación del movimiento vecinal y el apoyo por parte de numerosos colectivos, entidades ciudadanas y profesionales le dotan de una capacidad de influencia mucho mayor que en la etapa precedente, que hace que tengan que acabar siendo reconocidos como un actor de hecho en el proceso de definición y construcción del Cinturón en la etapa posterior.

### **Un inicio frustrado de las obras.**

A pesar de que el compromiso por parte del Ayuntamiento para la entrega de los terrenos al Ministerio de Obras Públicas data de 1969, el inicio del procedimiento de expropiación no se aprueba por el Consejo Pleno hasta el 2 de febrero de 1971.

Esto hace que el 22 de enero de 1970, en el acta de comprobación del replanteo para el **inicio de las obras**, el contratista adjudicatario sólo pueda hacer constar que no cuenta aún con los terrenos necesarios porque el Ayuntamiento no había hecho entrega de los mismos al Estado. Cabe destacar también que en trazado de la Via Favència existe en ese momento la afectación de una línea de alta tensión sustentada por torres situadas en lo que había de ser trazado del Segundo Cinturón.

Ante esta situación, el 15 de abril el Ministerio de Obras Públicas determina **la suspensión temporal del contrato de ejecución** de las obras.

Las primeras actas de expropiación de terrenos afectados por el trazado del Segundo Cinturón se reciben en abril de 1971. En los 32 expedientes enviados a vecinos de la Guineueta Vella se ofrecen cantidades entre las 6.000 y las 20.000 pesetas, más 5.000 por traslado de muebles a los alquilados y 40.000 más cuando se trataba de propietarios. Sin embargo, la gran mayoría de afectados se niega a aceptar estas condiciones, respaldados por un fuerte movimiento vecinal solidarizado con su situación. Fabrè y Huertas (1991) lo describen de la siguiente manera: "Funcionarios municipales fueron casa por casa al pequeño y ya desaparecido barrio [Guineueta Vella] para hacer firmar el acta de ocupación, seguidos de un grupo de vecinos que actuaban de grupo de presión para animar a que los afectados se negaran. Cada vez que se producía una negativa, el coro de vecinos aplaudía al héroe. Al mismo tiempo, vigilaban la aparición de las excavadoras del Ministerio de Obras



Fig. 61. Vista aérea de Nou Barris en 1963, con el polígono de la Guineueta ya construido, y el trazado propuesto en 1969. Manipulación de original, ANC-Fondo TAF.



Fig. 62. Vista aérea de la Guineueta en 1973 con el trazado propuesto en 1969 para la actual plaza de Karl Marx en primer término. Manipulación de original. Trabajos Aéreos Fotogramétricos.

Públicas, bien decididos a no dejar que trabajaran mientras no se les dieran seguridades sobre su futuro. Unos pocos aceptaron, pero la mayoría seguía en sus casas". (FABRÉ, HUERTAS, 1991, pág.80)

Ante la no ejecución de las expropiaciones, el 14 de octubre de 1971 el Consejo de Estado firma la **rescisión de contrato** de las obras del Tramo II. En el dictamen se establece también que "es procedente instruir expediente con el objeto de determinar la responsabilidad exigible al Ayuntamiento de Barcelona como consecuencia del retraso en la entrega de los terrenos necesarios para la ejecución de estas obras" (Milagro, 1988b), aspecto que no sabemos si llegó a ser ejecutado o no. El Consejo de Estado dictamina también que una vez declarado resuelto el contrato, es procedente reconocer a la empresa adjudicataria el derecho al abono del 6% del presupuesto de adjudicación en concepto de beneficio industrial de las obras no realizadas, un importe de 21.890.723 pesetas (Milagro, 1978).

#### **La oposición ciudadana: nuevas asociaciones y nuevos mecanismos de participación.**

El movimiento contestatario generado alrededor del Plan Parcial Torre Baró- Vallbona-Trinitat culmina el 14 de febrero de 1970 con una mesa redonda convocada por las asociaciones legales de Nou Barris. A ella asisten vecinos de los barrios afectados, técnicos colaboradores del movimiento vecinal, el Regidor del Distrito, miembros del Patronato Municipal de Vivienda y de los Colegios de Arquitectos, de Abogados y de Aparejadores, así como la Asociación de Amigos de la Ciudad. El valor de este encuentro reside en que se ponen en común las reivindicaciones de cada barrio, se **genera un sentimiento colectivo respecto a un problema** que en principio se percibe como individual y se concreta una primera plataforma reivindicativa que acuerda unas exigencias concretas y compartidas (Borja, 1972)

Dichas demandas son entregadas al alcalde el 23 de marzo, y recogidas en la propuesta de Plan Parcial realizada por el equipo liderado por Jordi Borja, que queda segunda en el concurso . Se reclama también, en un hecho insólito para las reivindicaciones del momento, la participación activa de las diferentes entidades en la comisión técnica de seguimiento del proyecto del Plan Parcial (que, al no ejecutarse, no llegó a implementarse).

En este contexto de alta movilización vecinal, la Asociación de Vecinos de Nou Barris nace oficialmente el 11 de abril de 1970, en una asamblea de más de trescientas personas celebrada en el Centro de Vida Comunitaria para Todos de la Trinitat Nova y bajo el nombre de Asociación de Vecinos de Vallbona- Torre Baró- Trinitat. En abril de 1971 se constituye en asamblea la Sección Guineueta- Canyelles para exigir un aumento en las indemnizaciones por expropiación y el soterramiento del Segundo Cinturón (Revista CAU n.35), y en 1972, en una reunión sobre el Segundo Cinturón con asistencia de 60 personas, se decide crear la Sección de Roquetes. (Nou Barris en lluita, Col·lecció "petit Arxiu", Arxiu Històric de Roquetes- Nou Barris, Barcelona febrero 1998).



Fig. 63. Años 70. Torres de alta tensión en el suelo planificado para acoger el Segundo Cinturón. Manresa, 1997.



Fig. 64. 1973. Guardería "Los enanitos", en funcionamiento desde 1959 en un barracón en terrenos afectados por el Segundo Cinturón. Arxiu Nou Barris.

Las reivindicaciones de la Asociación de 9 Barrios, centradas en el impacto del Plan Parcial, se resumen en los siguientes aspectos (recogido en el boletín "9 Barrios de mayo de 1972):

- Los vecinos quieren continuar viviendo en sus barrios.
- Se quiere garantías de viviendas asequibles a sus posibilidades o sea que el alquiler no exceda del 10% del salario base. Y de una pronta ocupación en caso de derribo.
- Los vecinos propietarios quieren una indemnización justa.
- Se exigen buenas comunicaciones para evitar el aislamiento.
- Se desea que se conserve el mayor número de viviendas.
- Que la iniciativa privada no se aproveche de los barrios.
- Que queden cubiertos totalmente los equipamientos y servicios.
- Que se solucionen los actuales problemas de infraestructura urbana: alcantarillado, colectores de abastecimiento de agua y alumbrado público.

Este listado de demandas refleja un rasgo característico del movimiento vecinal de principios de los setenta. Se conjugan demandas concretas, que significan una actuación específica y por tanto es posible medir su impacto con unos indicadores determinados (estándares de equipamientos, cobertura de servicios, importe de los alquileres) con otras que responden a posicionamientos políticos interpretables de muchas maneras (el querer vivir en el barrio, el aprovechamiento de la iniciativa privada) que responden más a la creación de una identidad colectiva que a la propuesta de una alternativa viable.

Los procesos de colaboración entre vecinos, técnicos y entidades permiten el uso de los **canales reglados de participación** hasta el momento fuera del alcance de las clases populares. Así, se presentan más de 3000 impugnaciones al Plan Parcial Torre Baró- Vallbona- Trinitat en julio de 1972 con la participación de 14 entidades. También se presentan impugnaciones colectivas como la Asociación de Vecinos del Sector Torre Baró- Vallbona- Trinitat, con 1.200 firmas; la de Cabezas de Familia de Torre Baró, con 250, y la de Cabezas de Familia de Vallbona, con otras 300 firmas.

Por otro lado, en la construcción del polígono de Canyelles, última operación importante del Patronato Municipal de Vivienda, se consigue en 1971 que se instaure una **Comisión de Inspección** de las obras integrada por vecinos de Canyelles asesorados por el Colegio de Arquitectos, a través de la Oficina de Información Urbanística (Magro, 2014). La creación de esta Comisión, una figura muy poco habitual en el período pre-democrático, servirá como piloto para la Comisión de Seguimiento del Segundo Cinturón que se creará en el último período de su ejecución.



Fig. 65. Barracón "Toni Guida" utilizado como espacio parroquial en los años sesenta, que también desaparecerá con el Segundo Cinturón. Arxiu Históric de Nou Barris.



Sin embargo, y habiendo constatado la limitación de dichas actuaciones para producir un impacto en los planteamientos ideológicos de la acción urbanizadora, son muy numerosos los **actos de reivindicación que desbordan los canales establecidos** y se basan en el conflicto y la acción directa. De acuerdo con Pradas (1974), la ocupación popular del espacio público como acto reivindicativo se convierte en una potente herramienta en la campaña a favor de la recuperación del espacio en cuestión. Desde esta perspectiva, la presencia del vecindario en la calle tiene sentido en tanto que favorece la movilización de la ciudadanía afectada, promoviendo su información y formación. Esta ocupación del espacio no se considera como un hecho aislado de protesta, sino que forma parte de un conjunto de acciones múltiples y heterogéneas con el fin de generar un determinado estado de ánimo.

Las manifestaciones y las **acciones de protesta en la propia obra** se realizan en este periodo al menos en tres ocasiones, provocando su paralización temporal (Revista CAU n.35). La primera de ellas, en junio de 1972, es protagonizada por un grupo de mujeres de Guineueta- Canyelles que se enfrenta a las excavadoras y paraliza el intento de apertura de una zanja en las obras. "Las mujeres del barrio deciden no dejar pasar la excavadora. El primer día retrocede la máquina y los técnicos. El segundo día retroceden: máquina, técnicos y policía. Resultado: pararon las obras y hoy han cubierto la zanja iniciada" (Bordetas, 2012, p. 498). En junio de 1973 se realiza una "sentada" en el cruce de la Via Favencia con la calle Palamós, en la que 400 personas cortan el tráfico durante más de tres horas para reclamar semáforos, ya que la instancia presentada en el Ayuntamiento respaldada por más de 1.500 firmas no había obtenido ninguna respuesta (Hoja informativa de la Asociación de Vecinos de Vallbona- Trinidad- Torre Baró, agosto 1973).

Otras acciones reivindicativas, como la Olimpiada Popular realizada los cuatro domingos del mes de noviembre de 1973, tienen como escenario la Vía Favència. La celebración de pruebas deportivas en medio de la calle y utilizando elementos urbanos como instalaciones es promovida por el Centro Social de Roquetes, "hartos de ver cómo en la calle Artesanía tenían unas instalaciones deportivas privadas dependientes del Opus Dei, [mientras que] no había ninguna alternativa de instalaciones públicas en los barrios. En estas instalaciones privadas no podían hacer deporte las mujeres, para las que el acceso estaba restringido"(69. Nou Barris en lluita, Col·lecció "petit Arxiu", Arxiu Històric de Roquetes- Nou Barris, Barcelona marzo 2010). En el acto de clausura se explican los problemas urbanos de los diferentes barrios afectados (Verdum y Roquetes), incluyendo las afectaciones relacionadas con el trazado del Segundo Cinturón. La visibilidad y repercusión mediática que tuvo esta acción hizo que el formato se reprodujera en otros barrios, como Sants o el Carmel (Magro, 2014)

La máxima expresión de las **ocupaciones** se da cuando el 11 de mayo de 1973 los vecinos de Nou Barris y del Carmel ocupan el pleno del Ayuntamiento de Barcelona e impiden la aprobación del Plan Parcial Torre Baró- Vallbona- Trinitat. En enero de 1976 los vecinos de la Guineueta Vella ocupan la sede el Patronato de Municipal



Fig. 66. Años 70. Pintada en una pared apelando a la unidad vecinal para la negociación de las expropiaciones. Borja, 1972.



Fig. 67. Hoja informativa de la Asociación de Vecinos Vallbona- Torre Baró- Trinidad de mayo de 1972, con el posicionamiento vecinal respecto a la propuesta de Plan Parcial. Borja, 1972.

de Vivienda, ante el temor de que el reparto de pisos en el polígono de Canyelles no respetara los acuerdos adquiridos en la Comisión de Inspección antes mencionada (Magro, 2014).

Los boletines, publicaciones y hojas informativas tienen por objetivo informar y movilizar a la ciudadanía del propio barrio, con una clara labor pedagógica que contribuye a difundir los valores del trabajo colectivo. En diciembre de 1971 sale el primer número del Boletín "9 Barrios", hoja informativa de la Asociación de vecinos Vallbona- Torre Baró- trinidad y que acabará dando nombre a la Asociación y, años más tarde, a todo un Distrito. Como órgano de comunicación regular del movimiento vecinal, destaca el Editorial del número de junio de 1972, en el que se afirma que "Este plan [el Plan Parcial aprobado por el Ayuntamiento tras el concurso del Pla Parcial Trinitat-Vallbona- Torre Baró] nos ha servido para ver que la unidad de todos los vecinos no es algo imposible y además que si queremos defender nuestros derechos tenemos que emplear la unidad nacida de las asambleas" (Revista 9 Barrios, junio 1972). Este mismo editorial conmina a los vecinos a asistir "a las asambleas que se celebren en tu barrio y en la asamblea general dispuesto a unirse con los demás vecinos" ya que, explica, "la Asamblea sirve para informar bien de todos los detalles, para aclarar todas las consecuencias que puedan surgir (...) y hay los medios necesarios para la información como son: Planos, informes técnicos, memorias, etc.

Por otro lado, las asociaciones vecinales buscan pronto la comunicación directa con las autoridades, a través de comunicados, cartas o manifiestos, muchas veces legitimados con campañas específicas de recogida de firmas y con notable repercusión en la prensa escrita (principal medio de comunicación de la época). En este sentido, la Asociación de Vecinos de Vallbona- Torre Baró- Trinidad, sección Guineueta- Canyelles, envía en junio de 1973 un escrito al alcalde en el que reflejan su alarma y viva inquietud, en particular para los afectados por el Segundo Cinturón de Ronda, así como el desconcierto que ha supuesto el reciente fallo del Tribunal Supremo sobre la mencionada vía" (LA VANGUARDIA, 5/06/1973, pág. 37)

Existen pocos registros de acciones concertadas entre el movimiento vecinal y otras entidades como puede ser el Colegio de Arquitectos, más allá del asesoramiento técnico ya explicado. No obstante, en octubre de 1973 se planifica una exposición titulada "Cómo nos quieren hacer nuestro barrio" desde la Asociación de Vecinos y la Oficina de Información Urbanística del Colegio de Arquitectos, que no llega a realizarse ante la negativa del Patronato Municipal de Vivienda a facilitar los materiales comprometidos (Magro, 2014).

Uno de los aspectos que más confrontación ciudadana genera en este período es el de las expropiaciones, bien sean para la ejecución del Segundo Cinturón, las llevadas a cabo para la construcción del polígono de Canyelles (Guineueta Vella) o las contempladas en el Plan Parcial Torre Baró- Vallbona- Trinitat. Del único caso que tenemos un cálculo aproximado de expropiaciones es del Plan Parcial (aprobado definitivamente, como dijimos, en septiembre de 1973), que según varios autores contempla cerca de 5.000 expedientes de expropiación (Borja, 1973; Magro, 2014).



Fig. 68. "Segundo Cinturón cubierto" escrito en un coche abandonado en la vía. Manresa, 1997. La estrategia de los movimientos sociales consiste en universalizar la reivindicación, utilizando todos los soportes y mecanismos disponibles. A continuación se reproduce una canción que tuvo cierta popularidad en el barrio, recogida en Fabré y Huertas, 1977, pág. 272)  
"Si el alcalde supiera  
En el lío que se ha metido  
No habría Cinturón de Ronda  
Ni más planes de urbanismo.  
Dicen los expropiados  
Que del barrio se han de ir.  
Antes pisos en el barrio  
Tenemos que conseguir."



La acción de la Asociación de Vecinos se intensifica: se suceden las manifestaciones (en el barrio y en la plaza Sant Jaume), los comunicados de prensa y las hojas informativas exigiendo mejoras en las condiciones de expropiación y aglutinando cada vez a más vecinos del barrio. En una carta que se remite al Alcalde se exige el realojo de los afectados en pisos en el mismo barrio sin entrada y con un alquiler no superior al 10% del salario (o 200.000 pesetas), priorizándose de la siguiente manera (hoja informativa de la Asociación de Vecinos del Sector Vallbona-Torre Baró- Trinidad de septiembre de 1972):

- Afectados por el Segundo Cinturón de Ronda.
- Ancianos y personas con problemas de salud e invalidez.
- Familias con carnet de familia numerosa y que deseen dos viviendas, con el fin de permitirles elegir las contiguas.
- Todo el resto del barrio de "Guineueta Vella".
- Cualquier vecino de cualquier barrio afectado por la expropiación y que quiera venir a nuestra barriada.

La Reivindicación se centró en la exigencia del cubrimiento total de la ronda para poder utilizar la superficie ganada como espacio para actividades de diferente naturaleza. Recientemente, además, se habían realizado notables mejoras en la parte sur de Nou Barris (la apertura de la Vía Julia y Rio de Janeiro), por lo que no se aceptaría un trato diferente a los barrios del norte. La reclamación de la cobertura completa de la ronda y la utilización de esta superficie para actividades lúdicas y deportivas aglutinó a numerosas entidades y se mantuvieron activas durante los primeros años de la democracia con asambleas vecinales, cortes de tráfico, manifestaciones y actos de todo tipo. Los enfrentamientos violentos que se produjeron provocaron la atención de la prensa.

### **Mejora en las condiciones de las expropiaciones.**

La acción de la plataforma consigue un incremento de las indemnizaciones desde las 9.000 pesetas que se ofrecía al inicio, hasta las 125.000, más 75.000 como préstamo para la entrada del piso, en el primer compromiso por escrito que asume el Ayuntamiento respecto a un proceso expropiatorio con el vecindario. El Ayuntamiento se compromete en abril de 1973 a entregar a los afectados vivienda en el barrio, sin entrada y con amortización de 1.000 a 1.500 pesetas, siendo trasladados de manera provisional a Ciutat Meridiana. (Revista CAU n.35). "Finalmente, después de numerosas reuniones en el modesto local social de la Asociación de Vecinos Canyelles, también una de las que forman parte de la Asociación de Vecinos Nou Barris, consiguen sus objetivos: piso en el barrio, entrada a cargo del Ayuntamiento, alquiler mensual de 1.000 a 1.100 pesetas (...)" (Fabrè y Huertas, 1977, p.270). Se añade que, en caso de urgencia sobre la construcción del Cinturón de

Ronda, los vecinos irían a una vivienda provisional con alquiler de 1.000 pesetas y mudanzas a cargo del Ayuntamiento." (Bordetas, 2012, p.498)

En octubre de 1974 la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Obras Públicas licita de nuevo las obras paralizadas del Tramo II, y el proyecto sigue contemplando dos calzadas principales de 3 carriles de circulación, separadas por una mediana elevada de un metro de ancho, estando dotadas de amplios arcenes exteriores e interiores con calzadas de servicio de 6 metros de ancho, con los correspondientes arcenes. El "Planeamiento 1974 de la Red Arterial Básica de Barcelona" del Ministerio de Obras Públicas, continúa asignando al Segundo Cinturón las funciones básicas de "canalizar el tráfico de paso de la zona litoral por el lado montaña de la ciudad de Barcelona; colector y distribuidor del tráfico aportado por los túneles del Tibidabo" (Milagro, 1988b).



Fig. 69. Nou Barris en los años 70. Escala 1:10.000 (A4). Elaboración propia a partir de la ortofoto realizada por la Comisión de Urbanismo y Servicios Comunes de Barcelona y otros municipios en 1974.

## **1974-1977: ejecuciones parciales hasta el abandono del proyecto.**

Se retoman las obras y se vuelven a adjudicar los tramos interrumpidos. El movimiento vecinal alcanza una capacidad negociadora con el Ayuntamiento que se vehicula hacia la exigencia del soterramiento de la vía para que no separe barrios y se reduzca su impacto ambiental. El Ayuntamiento acepta deprimir el cinturón pero el Ministerio de Obras Públicas paraliza durante una década la obra, a lo que los vecinos responden nuevamente con protestas.

### **Reinicio de las obras**

El inicio de las obras se realiza el 8 de abril de 1975, en el encuentro de la Rambla del Cazador con la Via Favència, pero es interrumpido por un grupo de vecinos de la Guineueta Vella: "En la mañana de ayer, fecha prevista para el comienzo de las obras del segundo cinturón de ronda, sobre las ocho de la mañana, en la barriada de La Guineueta, se presentó un grupo de unos cien vecinos que impidieron la actuación de una excavadora de la empresa "Dragados y Construcciones" que debía realizar trabajos de allanamiento de terrenos sobre los que ha de construirse el citado cinturón. En vista de la imposibilidad de comenzar las obras, dos técnicos ordenaron la retirada de la excavadora, y la fuerza pública que hizo acto de presencia se limitó a rogar que no se formaran corros. Las obras que se iban a iniciar, en la Rambla del Cazador- Via Favencia, son consideradas por aquellos vecinos como perjudiciales, en particular tras haberse producido dos rectificaciones en el trazado y otros elementos que convierten el paso de aquella vía en más molesto si cabe." (La Vanguardia, 9 de abril de 1975, página 30). Antes esta nueva paralización, el Ministerio de Obras Públicas "rompe unilateralmente el acuerdo implícito de buscar una solución y ordena continuar las obras" (CAU, n.34 pág. 81).

### **Los movimientos sociales: mecanismos de participación.**

En abril de 1975, tras el reinicio de los trabajos y el intento de paralización de los mismos, la Asociación de Vecinos de los Nueve Barrios vuelve a manifestar su posicionamiento en declaración pública difundida a los medios (La Vanguardia, 2/5/1975): La construcción del Segundo Cinturón de Ronda, tal como está prevista, supone un grave perjuicio para el vecindario de Guineueta, Canyelles, Roquetes, Verdum, Prosperitat y Trinitat Nova.

- La construcción de la citada muralla provocará la inevitable separación de los barrios entre sí.
- Se está lejos de avanzar en la dotación del hospital en la zona, ambulatorio en cada barrio, etc. – urgentes necesidades para una población de 150.000 habitantes.

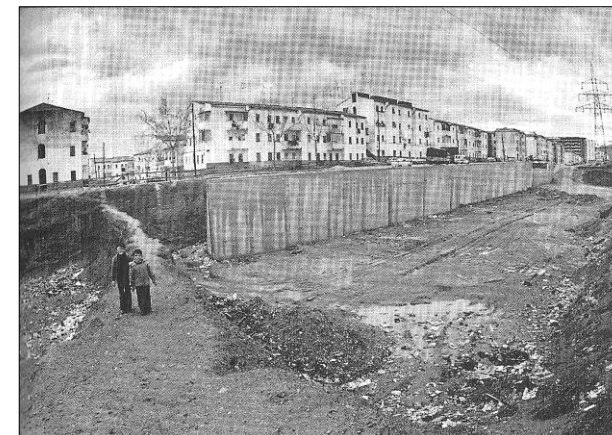


Fig. 70. Años 70. Las Casas del Gobernador, con las obras paralizadas del Segundo Cinturón en primer término. Manresa, 1997.



Fig. 71. Años 70. Obras del Segundo Cinturón paralizadas. Manresa, 1997

- La solución al problema planteado consiste en que el Segundo Cinturón de Ronda, a su paso por los barrios, **sea construido de forma subterránea**, dedicando la superficie que dejará libre a los necesarios servicios ausentes en la actualidad.
- La Asociación no desea que se tengan que repetir actos como el detener las máquinas por los vecinos.
- La solución al problema está en las manos del Ministerio de Obras Públicas y del Ayuntamiento,

Esta declaración es representativa de la estrategia de incidencia política de la Asociación: a partir de una obra urbana concreta (en este caso, especialmente compleja) como es el Segundo Cinturón, se continúan defendiendo necesidades generales de habitabilidad de la población (estándares de equipamiento) que responden a una visión de conjunto de barrio y ciudad. El hecho de proponer que este mismo caso concreto (el del Segundo Cinturón) pueda servir como solución al problema estructural (el infra-equipamiento de la periferia) responde más a una estrategia negociadora para visibilizar la situación y de dirección del objeto del debate, que a la conclusión ponderada de una valoración realista de las alternativas de ejecución.

Ante estos hechos, la Delegación Provincial del Ministerio de Obras Públicas emite el 17 de abril 1975 una nota, que quiere explicar parte de las decisiones de proyecto asumidas, y recoge por primera vez de manera explícita la reivindicación principal de la Asociación de Vecinos comprometiéndose al estudio de la depresión de las calzadas principales:

- *(...)Por lo mismo, el Ministerio ha dado instrucciones a sus Servicios en Barcelona para que estudien la posibilidad de deprimir las calzadas centrales de la Via Favencia a fin de conseguir una mayor permeabilidad en el sentido de hacer más cómodas las comunicaciones vecinales entre ambos lados de la vía con la creación de mayor número de pasos a diferente nivel, tanto para vehículos como para peatones.*
- *Esta Delegación cumplirá las instrucciones referidas deseando aclarar los siguientes extremos:*
  - a. La autopista no supone peligro para los habitantes del entorno, ya que las calzadas centrales o rápidas de la Via Favencia no son accesibles a los colindantes, los cuales sí podrán acceder a las calzadas laterales, proyectadas para darles servicios*
  - b. La Via Favencia no puede, como es lógico, suplir las posibles deficiencias de espacios verdes de la zona.*

El 31 de mayo de 1975 se celebra una asamblea de la Asociación de vecinos de Nou Barris, en el Colegio Cardenal Cisneros, a la que asisten unas 500 personas además del secretario del Colegio de Arquitectos, un delegado del colegio de Ingenieros y el presidente de la Asociación de Vecinos de la Calle Badal. De una manera similar a la gestión de las reclamaciones conjuntas al Plan Parcial Torre Baró- Vallbona- Trinitat en la mesa redonda del 4 de febrero de 1970, en esta asamblea se validan las reclamaciones colectivas y el

posicionamiento compartido respecto al Segundo Cinturón a su paso por los Nueve Barrios, que se resumen en la sentencia "Segundo Cinturón cubierto" y se exponen con detalle en el comunicado siguiente (11. Nou Barris en lluita, Petit Arxiu, 1998):

*La asamblea apuntó las distintas soluciones para los distintos barrios:*

- *En la Guineueta y Canyelles que el trazado sea deprimido y cubierto.*
- *En Verdúm que el trazado sea deprimido aprovechando el descenso del terreno y cubriéndolo de modo que pueda aprovecharse para la instalación de jardines.*
- *En la Trinitat Nova, prolongación del trazado deprimido hasta la calle Palamós, ciento cincuenta metros antes de llegar a la Meridiana, con salida a la superficie en ese punto para salvar la vía férrea.*

*Con esta propuesta se obtiene un trazado subterráneo de más de un kilómetro, sobre cuyo espacio podría estudiarse la instalación de algún centro necesario de equipamiento, como una guardería.*

El manifiesto de esta Asamblea describe unas propuestas alternativas del trazado con un grado de concreción mayor que el desarrollado hasta el momento, con una determinación de las soluciones por tramos diferenciados que quiere responder de manera más realista a la situación de cada ámbito. En junio son trasladadas directamente al Ministerio de Obras Públicas, resumidas en los siguientes puntos:

- Modificación del proyecto entre paseo de Valldaura y Meridiana.
- Que el cinturón sea subterráneo y la parte superior se aproveche como jardín.
- Vías de acceso y comunicación.
- Que se contrate para las obras a los vecinos de los barrios en situación de paro forzoso.
- Negativa rotunda a las expropiaciones.

En relación a las expropiaciones, tanto las provocadas por el propio Segundo Cinturón como aquellas que son consecuencia de la construcción del Polígono de viviendas de Canyelles, el conflicto se ve fuertemente influenciado por el recurso presentado por la Asociación de Vecinos de la Vall d'Hebron- Penitentes en 1975. En dicho recurso de reposición contra el expediente de expropiación entre av. Jordán y la plaza Central se alega que, al tratarse de una obra realizada por el Ministerio de Obras Públicas, es al Estado a quien le corresponde realizar las expropiaciones. El recurso es admitido a trámite, y el 22 de enero de 1976 la Sala 1ª de lo Contencioso- Administrativo de la Audiencia Territorial resuelve a favor de la Asociación y **anula las expropiaciones** realizadas o iniciadas por el Ayuntamiento para la ejecución del Segundo Cinturón de Ronda en el ámbito referido al declarar "afectado de nulidad radical o absoluta" el acuerdo municipal de 2 de febrero de



1972 que aprobaba el expediente. El Tribunal considera que que la obra se trata de un acceso a la ciudad y que constituye por tanto parte del trazado de una Red Arterial competencia del Estado.

Enterada de esta situación, la Asociación de Vecinos de Nou Barris emite un nuevo comunicado que en términos muy duros reprocha al Ayuntamiento la falta de información sobre lo que se considera unas nuevas condiciones para continuar con la ejecución de las expropiaciones. Esta inquietud se vuelve indignación ante la falta de información por parte del Ayuntamiento que, por su parte, recurre la sentencia al Tribunal Supremo.

En noviembre de 1977 el Tribunal Supremo falla a favor del Ayuntamiento, revocando la sentencia emitida por el Tribunal Contencioso-Administrativo en enero del año anterior. En los "Considerandos" de la sentencia del Tribunal Supremo se cita que "la declaración de utilidad pública y la necesidad de la ocupación de los bienes estaban previamente formulados conforme la ley" y que, conforme a la Ley de Carreteras, "la totalidad de los terrenos podrá ser adquirida por los ayuntamientos y entregadas al Estado los que necesite, mientras éste ejecuta la obra gratuitamente y libre de carga".

#### **Paralización de la obra y abandono del proyecto original.**

El Plan General Metropolitano, aprobado el 3 de diciembre de 1976 tras un período de dos años de revisión del Plan Comarcal, recoge escasas modificaciones respecto al proyecto de 1969 del Segundo Cinturón en este tramo. El impacto de las movilizaciones ciudadanas desarrolladas entre 1974 y 1976 no generan un cambio en la consideración del proyecto como vía segregada disociada del tejido urbano que atraviesa. Respecto al trazado, la principal modificación es el replanteamiento completo del nudo del Besòs y de su enlace con la avenida Meridiana. El proyecto de 1969 contempla un enlace directo entre el Segundo Cinturón, la avenida Meridiana, el Paseo Torres i Bages y el Paseo de Santa Coloma, con un trazado mediante dos vías de incorporación en cada sentido cuya materialización comportaría a buen seguro restricciones importantes en la velocidad de circulación. El PGM traslada el enlace con la Meridiana hacia el este, con la creación de un gran nudo de enlace sobre el río del Besòs que aglutina los enlaces con las autopistas del norte y del este, la prolongación del Cinturón Litoral y del que salen ramales de conexión con la Meridiana que evitan el núcleo construido de Trinitat Vella y permiten reducir la afectación a las velocidades de circulación.

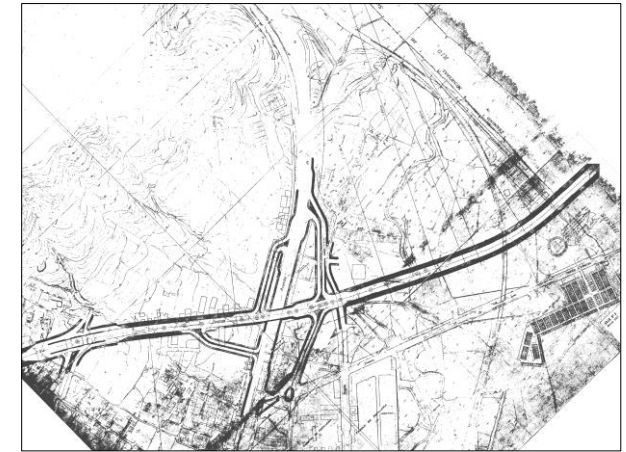


Fig. 72. Enlace del Segundo Cinturón con la avenida Meridiana . Plan Especial de 1969. La rigidez de los enlaces compromete la capacidad de generar un espacio público de calidad en este punto.



Fig. 73. Enlace del Segundo Cinturón con la avenida Meridiana y la autopista C-58 en el PGM de 1976. La creación del Nús de la Trinitat permite reducir el impacto del enlace con la Meridiana .

En el tramo estudiado el Plan General Metropolitano de 1976 contempla un trazado deprimido, con las vías segregadas en una rasante más baja que las vías laterales de manera que se permitiera el cruce de pasos de peatones y la circulación de vehículos a la cota de la trama viaria de los barrios perimetrales. "El Ayuntamiento argumentaba que esta solución era la mejor, porque los pasos a nivel permitían cada tantos metros establecer de manera favorable la comunicación entre los diferentes barrios, y aquello que había sido un descampado durante años dejaría de ser una barrera para convertirse en un elemento de conexión " (Domingo y Bonet, 1998).



Fig. 74. 1976. Reservas de suelo en el Plan General Metropolitano de 1976 en el distrito de Nou Barris.

La resistencia de los ciudadanos afectados a aceptar las expropiaciones provoca que el Ayuntamiento tenga grandes dificultades para disponer de los terrenos afectados en este tramo. Esta situación lleva al Ministerio a **paralizar de nuevo las obras** el 15 de febrero de 1977 en un tramo de aproximadamente medio kilómetro por retrasos en la entrega de terrenos (o la liberación de las servidumbres) por parte del Ayuntamiento, habiéndose ejecutado aproximadamente la tercera parte del presupuesto de adjudicación. El 13 de abril de ese mismo año la Dirección General de Carreteras ratifica **la suspensión temporal de las obras** de otro tramo, en el que se realizaron obras por un importe aproximado del 7,5% del presupuesto. De acuerdo con Milagro (1978) este segundo tramo (de casi 1,5 kilómetros de longitud) estaba ocupado todavía por las torres de transporte de energía eléctrica de alta tensión. La Comisión Municipal Ejecutiva culpa de la paralización de las obras del Segundo Cinturón a "la falta de cumplimiento de la Administración [del Estado] del planeamiento realizado, de acuerdo a sus propias directrices" (Milagro, 1988b).

Transcurrido un año de la paralización temporal de las obras, en mayo de 1978 la empresa constructora "Dragados y Construcciones", adjudicataria de la misma, solicita al Ministerio de Obras Públicas la **rescisión del contrato** y el cobro de la correspondiente indemnización.

Con tal de minimizar el impacto de dicha paralización, desde el Ministerio se manifiesta que "se procurará que no se produzca una ruptura en la marcha de las obras sino, al contrario, que haya una cierta continuidad en el relevo de las empresas constructoras (La Vanguardia, 26 de mayo de 1978) y se determinan ciertos puntos en los que no es necesario interrumpir los trabajos.

Por su parte, Ayuntamiento acude el 25 de mayo de 1978 a una reunión en Madrid con el Ministerio de Obras Públicas para tratar de desencallar la situación. En un hecho sin precedentes, los representantes de las asociaciones de vecinos asisten junto con el alcalde Jose Maria Socas y técnicos municipales de obras públicas al encuentro con el Director General y el Subdirector de Carreteras del Ministerio.

En dicha reunión se hace entrega de un informe del Ayuntamiento sobre la Red Básica de Barcelona que reconoce parcialmente las demandas de los afectados por el segundo cinturón, con medidas para evitar el aislamiento de los barrios por los que cruza y conectarlos entre sí cuya implementación reduciría la conflictividad social respecto al proyecto. Se trata del primer documento en el que **la concepción del Segundo Cinturón pasa a ser de vía primaria urbana**, en lugar de autopista urbana (Riera, 1993), con el que se puede considerar abandonado el proyecto original de 1969.

Si bien el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo no se compromete a continuar las obras del Segundo Cinturón de Ronda ni a obligar a la compañía constructora a que cumpla el acuerdo firmado en su día, se acuerda estudiar el tema mediante la creación de una Comisión Mixta de técnicos municipales, estatales y representantes de la ciudadanía.

## **1977-1984: el replanteamiento del proyecto.**

En este período se redefine el que habrá de ser el proyecto definitivo del Segundo Cinturón a su paso por Nou Barris, mientras las obras están paralizadas y la tensión entre los entes ejecutores disminuye. Es el momento, impulsado por las reflexiones del Seminario de Vías de 1984, en el que se abandona definitivamente el planteamiento de una infraestructura exclusivamente conectora para entenderla como una vía integrada plenamente en el tejido urbano. La iniciativa vecinal amplía sus formas de expresión, con acciones que se enmarcan en los cauces oficiales y con la creación de una Comisión Mixta de Seguimiento.

### **El Cinturón ya no se considera una vía rápida**

La paralización definitiva de la obra y el alto grado de conflictividad social alcanzada obligan a replantear el proyecto a los diferentes actores que hasta el momento habían llevado la iniciativa. En palabras de Joan Busquets, Director de Servicios de Planeamiento urbanístico del Ayuntamiento de Barcelona, recogidas en una entrevista publicada en La Vanguardia el 4/11/1984: "Los motivos para detener las obras no fueron en absoluto arbitrarios; el proyecto en ejecución descuidaba en demasía la forma y las condiciones de las zonas residenciales que cruzaba. Las rasantes de las calles laterales eran poco respetuosas con las edificaciones frontales al cinturón, las conexiones entre barrios lado montaña y mar, insuficientes. Son desajustes todavía visibles en esta muestra de la "prehistoria" de la red arterial de Barcelona. Las obras fueron paralizadas y el encofrado de algún puente, destruido, y cuando ya el sentimiento vecinal se había revelado absolutamente contrario a la prosecución del mencionado proyecto". Sin embargo, no todas las valoraciones de esta situación son tan positivas. El editorial de La Vanguardia de fecha 5 de octubre de 1978, poco después de que las obras fueran paradas por segunda vez por el Ministerio de Obras Públicas, recoge que "es grave que el futuro de la prosecución de las obras esté condicionado a que cesen las hostilidades de los vecinos que se están oponiendo desde hace meses a que el trazado de la nueva arteria discurra a cielo abierto y ello suponga -aducen los resueltos impugnadores- la división del barrio afectado y las consiguientes incomodidades de comunicación deficiente entre los dos sectores partidos".

Con la transferencia de las competencias en materia de carreteras del Ministerio de Obras Públicas y Transporte a la Generalitat de Catalunya en 1980 (Real Decreto de 31 de julio de 1980) entra en juego un nuevo actor, cuya primera adjudicación de obras relativas al Segundo Cinturón corresponde al sub-tramo Llars Mundet-Valldaura (barrio de Montbau), por un importe de 294.460.473 pesetas (28 de mayo de 1981).

El 5 de agosto de 1981 la Generalitat y el Ayuntamiento firman un convenio de colaboración para obras en la Red Viaria de Barcelona, según el cual "la Generalitat se compromete a iniciar la redacción del proyecto y



Fig. 75. Estado del Segundo Cinturón en la plaza Karl Marx y Vía Favència en 1984. Trabajos Aéreos Fotogramétricos. Las vías segregadas descubiertas producen una separación física y visual entre los dos ámbitos de Nou Barris.



contratación posterior de la Via Favència entre el Anillo de Valldaura y la Meridiana, incluyendo la conexión provisional con la A-17, a partir del momento que sea entregada por el Ayuntamiento la propuesta de trazado" (en Milagro, 1988b). Cuando dicha propuesta es entregada por el Ayuntamiento en enero de 1982, la Dirección General de Carreteras redacta el proyecto convenido, conforme a la naturaleza de autopista urbana acordado.

Sin embargo, la respuesta del Ayuntamiento a este proyecto puso sobre la mesa un primer cuestionamiento del carácter de autopista de dicha vía. En la respuesta tramitada el 31 de enero de 1983 el Ayuntamiento indica "la conveniencia de suprimir en el tramo Via Júlia- Meridiana un carril en cada dirección de las calzadas centrales para aumentar el ancho de las laterales y las aceras correspondientes".

Poco después, el Delegado de Servicios de Urbanismo del Ayuntamiento de Barcelona, Oriol Bohigas, publica el artículo "Cinco temas metropolitanos" (La Vanguardia, 20 de febrero de 1983) en el que argumenta la necesidad de considerar el Segundo Cinturón como una vía plenamente insertada en su entorno urbano:

*"No se puede seguir considerando a este vial como una autopista- cinturón, ni como una vía segregada para atravesar la ciudad. Contrariamente, ha de ser como una gran línea horizontal cívica y circulatoria de la cual cuelgue toda la permeabilidad vertical de Barcelona. Por lo tanto, la sección de cada tramo tiene que facilitar la integración al entorno haciéndose accesible a nivel y abandonando el carácter de autopista, para adoptar el de paseo urbano de gran capacidad. Para ello es fundamental que se establezcan salidas frecuentes hacia la trama urbana, facilitando la dispersión y evitando la singularización de pocas vías verticales que serían graves cortes circulatorios en la ciudad."*

### **Nuevas articulaciones ciudadanas y mecanismos de participación.**

La paralización de la práctica totalidad de la obra convierte la Via Favència en "en un punto negro de suciedad", con importantes problemas de salubridad y seguridad para los habitantes del entorno (Nou Barris en Iluita, febrero 1998). Sin embargo, algunos sectores señalan a los movimientos sociales como los únicos culpables de dicha paralización, interpretando su postura como egoísta y mezquina. "Mucho más grave es que el futuro de la prosecución de las obras —tras una tercera contratación que nadie puede garantizar cuándo se hará— esté condicionado a que cesen las hostilidades de los vecinos que se están oponiendo desde hace meses a que el trazado de la nueva arteria discurra a cielo abierto" (editorial de La Vanguardia del 5 de octubre de 1978). Se ignoran de esta manera la falta de disponibilidad de terrenos libres de cargas como desencadenante de la suspensión de los trabajos.

En este período, al igual que ocurre con el resto del movimiento asociativo de la ciudad, muchos de los líderes comunitarios y técnicos de referencia entre la ciudadanía más movilizada pasan a ocupar diferentes cargos en la



Fig. 76. "Indiada": actividad de protesta organizada en 1984 en el Segundo Cinturón contra el estado de paralización de las obras. Manresa, 1997.

administración local tras las primeras elecciones municipales de 1979. Por su parte, la Asociación de Vecinos de Nou Barris se convierte en 1978 en diez asociaciones independientes, que se articulan a través de la Coordinadora d'Associacions de Veïns i d'Entitats de Nou Barris

Ante la incertidumbre generada por la paralización de los trabajos, los movimientos sociales continúan reivindicando las modificaciones del proyecto ya expuestas, al tiempo que reclaman que la construcción del Segundo Cinturón no se paralice para evitar la cronificación de una situación urbana muy deficitaria. En este período no se abandonan las acciones directas de ocupación del espacio público, impulsadas ahora desde la Coordinadora para reivindicar la cobertura completa del Cinturón a su paso por Nou Barris. El 5 de julio de 1978 un grupo de vecinos vuelve a ocupar e interrumpir los avances de un tramo de los que seguía en ejecución, solicitando el realojo en el polígono de Canyelles para los habitantes de un grupo de barracas situadas en unos de los terrenos afectados (Ya en enero de 1976 se había ocupado la sede del Patronato Municipal de Vivienda como medida de presión frente al retraso en la entrega de los pisos). El 7 de junio de 1984 se realiza la "indiada", acto reivindicativo convocado por la Coordinadora de Asociaciones de Vecinos de Nou Barris para reivindicar la total cobertura del Segundo Cinturón y en protesta por el estado de abandono de las obras paralizadas.

Por su parte, en mayo de 1984 la Coordinadora publica un periódico monográfico sobre su postura en relación al gestante proyecto olímpico, del que se editan 10.000 ejemplares y se distribuyen entre los vecinos de todos los barrios del distrito y del resto de la ciudad.

Las Asociaciones de Vecinos defienden que la intervención tenía que acabar con la separación histórica provocada por la trinchera, el descampado que hasta el momento había separado a los barrios situados a cada lado (Canyelles, Roquetes y Trinitat Nova por un lado y Guineueta, Verdum y Prosperitat por otro). "Las entidades consideraban que la solución con rasante abierta no suprimía la barrera, sino que acentuaba y consolidaba la segregación entre los barrios del norte y del sur" (DOMINGO y BONET, 1998).

### **El proyecto de Ribas Piera**

En la entrevista anteriormente mencionada a Joan Busquets (La Vanguardia, 4/11/1984) se recoge que "durante 1982-83 trataron de introducirse una serie de retoques para llevar adelante el nuevo proyecto, sin conseguirlo por la dificultad del problema". Esta primera propuesta, impulsada por el entonces teniente de alcalde de Urbanismo, Josep Miquel Abad, trata de dar respuesta a las reivindicaciones vecinales con la cubrición de unos doscientos metros del recorrido total del Cinturón por el distrito de Nou Barris. De este acuerdo de la primavera de 1982 se mantiene la solución de enlace con el trazado que viene de Santa Coloma de Gramenet, sobre el río Besós.

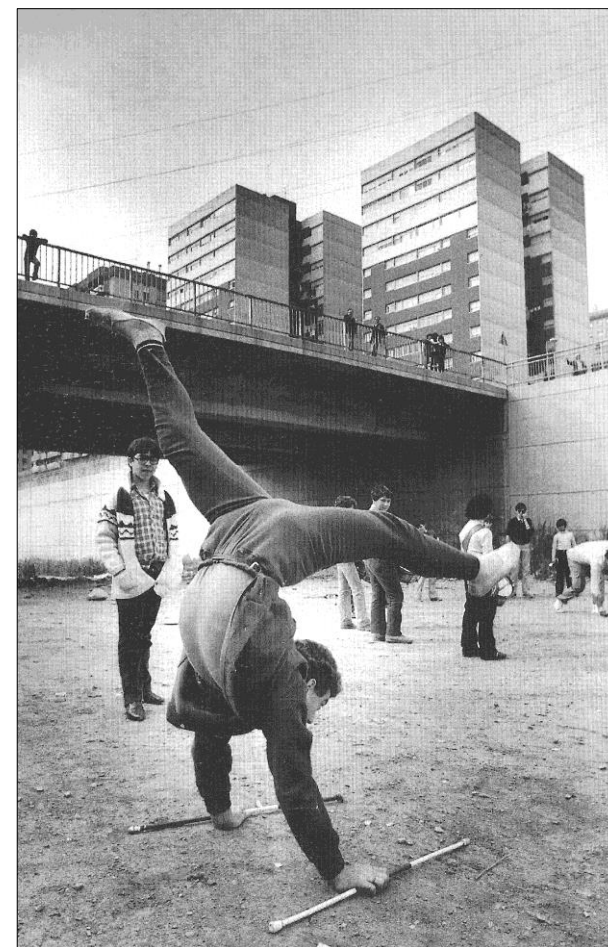


Fig. 77. Años 80. Apropiaciones ciudadanas de las obras paralizadas del Segundo Cinturón. Manresa, 1997.

En el documento del "Plan de Vías de Barcelona", publicado en 1984, el Ayuntamiento estipula que el Segundo Cinturón, perteneciente a la clase de "gran viario", tiene dos grandes objetivos: facilitar la circunvalación norte de la ciudad y ser un elemento funcional de conectividad. El tramo oriental, sobre el que nos centramos en este capítulo, se define como un tramo central de seis carriles con calzadas laterales, paralelas a ambos lados del tronco hasta su cruce con la Meridiana.

La incorporación del arquitecto Manuel Ribas Piera (Barcelona, 1925-2013) al equipo redactor es la que permite un salto cualitativo en la concepción y diseño del que ya pasa a conocerse como Ronda de Dalt.

En el anteproyecto redactado en 1983 queda clara la primacía del interés por la definición morfológica, de manera que se pueda añadir a la carga de conectividad propia de un trazado viario su condición no únicamente de enlace, sino de pieza de calidad. El diseño del Cinturón se plantea como el de una pieza que tiene que ver con las piezas vecinas, y que se considera que "es en sí mismo un elemento de arquitectura –de arquitectura de la ciudad–, y además un elemento que está conectado con los otros elementos de arquitectura de la ciudad, que todos juntos hacen (y no es paradoja) la ciudad arquitectónica".

Este proyecto se considera el primero, desde 1969, que tiene una condición de globalidad y que propone un proyecto de conjunto para el Segundo Cinturón en los 12,5 km de trazado en el término municipal de Barcelona (desde el parque Cervantes hasta el Nús de la Trinitat). Se considera el estudio del Cinturón en dos partes (el sector oriental y el sector occidental) porque se reconoce en la memoria que el grado de madurez del tramo oriental es mucho más alto, hasta el punto de que en algún sector ya está totalmente realizado (trozo Anillo de Valldaura- Mundet).

La memoria del anteproyecto recoge los valores urbanos que se pretende servir con el trabajo, que se reproduce literalmente para mejor reflejo del profundo compromiso social del planteamiento de este proyecto:

*"La coexistencia de comunidad y de privacidad, la compatibilidad de servicios y de símbolos ciudadanos y sobre todo la mancomunización del derecho a la ciudad que es patrimonio de todas las clases sociales. La última nota es una denuncia y recordatorio a veces bastante sangrante de toda una historia de luchas populares por la consecución de determinadas ventajas y por la negativa a determinadas imposiciones. Esto, que en los sectores populares constituyó salir a la calle, quemar encofrados o colgar sábanas en las ventanas, en los sectores de clases dominantes consistió en encargos a buenos abogados, buenos contenciosos y nulidad hasta donde se pudiera" (Ribas, 1984).*

Otro de los aspectos fundamentales de este proyecto es la constatación de la necesidad de mantener vías segregadas para absorber el tráfico demandado y al mismo tiempo poder acometer la función urbanística que la memoria defiende para la intervención. Los datos del estudio mixto realizado por Generalitat, Corporación



Fig. 78. Plan de Vías de Barcelona de 1984. Se otorga especial importancia a la trabazón del Segundo Cinturón con el resto del viario, especialmente con el Primer Cinturón. Ayto de Barcelona, 1987.

Metropolitana y Ayuntamiento de Barcelona en 1982 arrojan un IMD aproximado de 140.000 vehículos para el tramo oriental, y de 105.000 en el tramo occidental. Una vía segregada tiene una capacidad de absorción de tráfico aproximadamente el doble que una vía no-segregada, por lo que mantener los carriles rápidos segregados permite pasar de una capacidad horaria de 900-1.000 vehículos/hora a una capacidad horaria de 1.800-2.000 y permite liberar un espacio igual a su propio ancho en su sección transversal (Ribas, 1984).



Fig. 80. Detalle del Plano del proyecto de Ribas Piera de 1984 para el tramo de Nou Barris del Segundo Cinturón. Ayto. de Barcelona, 1984.

A continuación se describen los rasgos más característicos de la solución propuesta (Ribas, 1984):

- El enlace del río Besòs (hoy Nús de la Trinitat) asume el encuentro de las dos autopistas A-17 y A-18, la llamada Ronda de Sant Martí, la prolongación del Cinturón Litoral y, en su caso, el hipotético paso hacia la ribera izquierda del río. La rigidez del nudo direccional del PGM-76 se supera con el planteamiento de un gran óvalo N-S (cuyas trazas fundamentales están tomadas de un estudio del Servicio Municipal de Circulación) que genera una gran reserva con valor paisajístico y que permite a la vez la posibilidad de realizar un "park & ride" de envergadura.
- El enlace con la Meridiana trata de reducir el impacto sobre el tejido de Trinitat Vella, manteniendo y prolongando el paseo Torras i Bages y la carretera de Ribas al plantear el paso elevado del Cinturón, sin resolver aún el encuentro con la avenida Río de Janeiro y el Paseo de Santa Coloma.
- En el tramo entre la Meridiana y la Via Julia se propone aprovechar las expropiaciones ya contempladas en el PGM para realizar en primer lugar las vías segregadas, y "que la expropiación que venga después sirva para ensanchamiento de franjas o de paseos de barrio". Debido a la poca distancia entre fachadas existente, se propone que parte de las calzadas laterales vayan voladas sobre las segregadas, con la

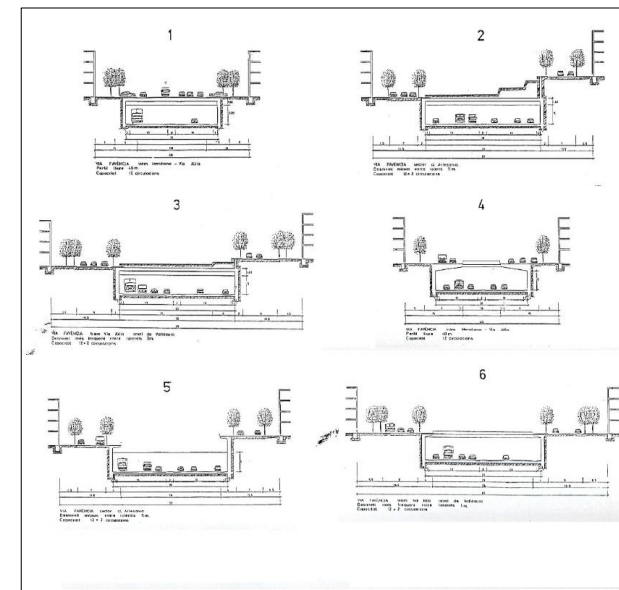


Fig. 79. Secciones tipo del proyecto de Ribas Piera de 1984. Ayto. de Barcelona, 1984.



cubrición total entre las calles Palamós y Pablo Iglesias para organizar un "elemento pieza de conjunción de barrios".

- Entre Via Júlia y Anillo de Valldaura, partiendo del proyecto realizado en 1982, se proponen tres losas de cobertura de aproximadamente 250 metros cada una (se desaconseja una longitud mayor por los problemas de ventilación que se generarían en las vías cubiertas). Cada una de las losas ejerce un papel de enlace a escala urbana; la primera entre los barrios de Roquetas y de Verdum; la segunda como tránsito entre el parque de la Guineueta y la montaña; y la tercera como final del paseo Fabra i Puig y como soporte a la futura área comercial del barrio de Canyelles. En total, se cubre aproximadamente el 50% de la longitud de este tramo. La sección transversal de las losas de cubrición es diseñada para salvar la enorme diferencia de cota entre las calzadas laterales, que llega a alcanzar los cinco metros y medio en algún punto. Para ello se conciben como diferentes planos escalonados cuyo frente de pantalla se resuelve con ajardinamientos en talud o graderíos.
- El enlace con el anillo de Valldaura, ya construido, en el que se recoge el deseo de los vecinos de Canyelles de reducir los radios de giro de las vías de enlace.

El 19 de septiembre de 1984 la Comisión de Gobierno del Ayuntamiento de Barcelona aprueba el anteproyecto del Segundo Cinturón entre la avenida del Jordán y el nudo de la Trinidad. Al mismo tiempo, se empieza el estudio del tramo restante del Segundo Cinturón, desde la avenida del Jordán hasta Esplugues de Llobregat.

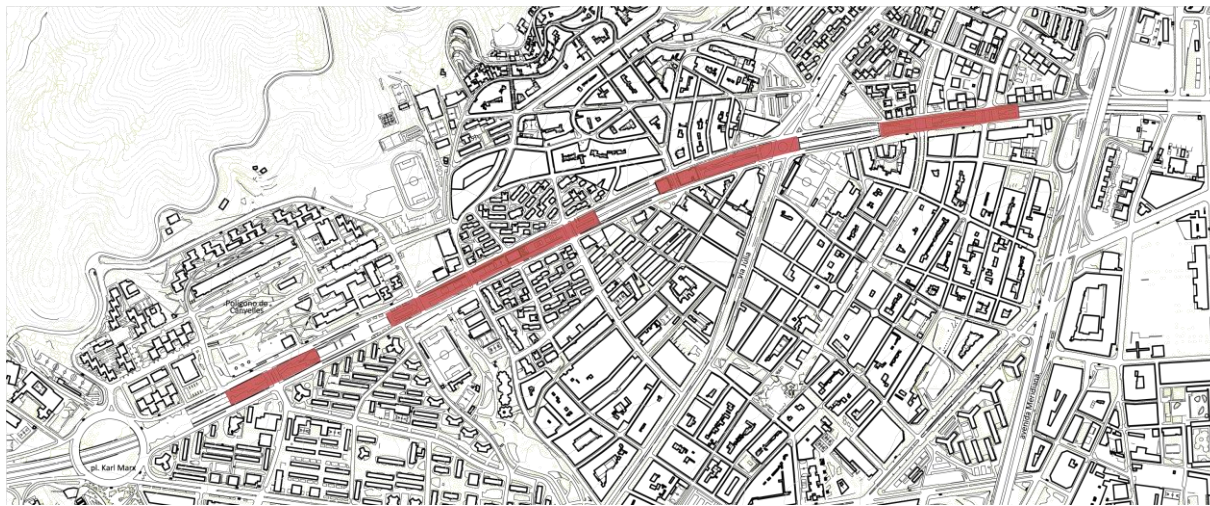


Fig. 81. Ubicación de las losas de cobertura en el proyecto de Ribas Piera de 1984. Elaboración propia.

## **1984-1992: la construcción de una vía integrada en el tejido urbano.**

La redacción de los proyectos definitivos incorpora con nuevas herramientas a la ciudadanía en su definición. La nominación olímpica de 1987 reimpulsa la obra y una audiencia pública con más de cien entidades exige la cobertura. El ayuntamiento cede y acepta cubrir el 60% del cinturón en Nou Barris. En paralelo, los vecinos de Poble Nou fuerzan el soterramiento parcial del cinturón litoral.

### **Punto de partida: los proyectos de finalización de 1985 y 1986**

La firma del Convenio Generalitat (Dirección General de Carreteras) - Corporación Metropolitana-Ayuntamiento de Barcelona (Dirección de servicios de proyectos urbanos) "para actuaciones en obras iniciadas en años anteriores y no acabadas en el Segundo Cinturón y en obra nueva" (18 de diciembre de 1985) permite comprometer una inversión de 2.643.029.939 pesetas, de las que 1.876.484.754 serían aportadas por la Generalitat y el resto, 766.545.185, por el Ayuntamiento.

A partir de aquí, entre 1985 y 1986 se redactan y aprueban los proyectos para que la propuesta de Ribas Piera sea ejecutada. En julio de 1985 se redacta el "Proyecto de finalización del II Cinturón: tramo anillo Valldaura- Via Julia", y en octubre del año siguiente el "proyecto de finalización del Segundo Cinturón: tramo Via Júlia – Meridiana", ambos firmados por el ingeniero Pau Nobell Rodríguez.

En la memoria del "Projecte d'obres complementàries d'acabament del II Cinturó. Tram Anell Valldaura- Via Julia. Generalitat de Catalunya- IMPU", firmado por Pau Nobell i Rodríguez el 12 julio 1985 se describe el estado de parte de la obra tras su paralización y las soluciones adoptadas para retomarla:

*Con los estribos ya contruidos y el tablero hormigonado la oposición vecinal impidió el tesado de los cables, por lo que el tablero no pudo ser desencofrado y se produjeron varios incendios que afectaron al andamiaje y al encofrado de madera, sin que se conociera el grado en que podían haber afectado los focos de fuego al hormigón ni el grado de corrosión de los alambres de 7 milímetros de diámetro que constituyen los cables de postensado que, por no haber podido ser tesados e inyectados, habrán estado sin protección durante más de nueve años.*

En la misma memoria (apartado 1.6.1.1.) se describe la solución técnica adoptada para la construcción y posterior urbanización de la losa entre la ronda de la Guineueta Vella y la Calle Artesanía:

*La cubrición del tronco del Segundo Cinturón en este sector responde a la necesidad de conexión tanto peatonal como de continuidad espacial entre ambos lados. La previsión del futuro parque de Canyelles junto al lateral lado montaña y el parque de la Guineueta que a su vez desemboca en el el lateral lado*



Fig. 82. Estado de las obras en los años ochenta. Los movimientos de tierras parciales en el área de las vías sdegregadas generan un espacio residual que en ocasiones es utilizado como vertedero incontrolado. Milagro, 1988a.

*mar precisan un espacio de conexión que sin perder su cualidad de trayecto tenga la calidad y amplitud para entenderlo autónomamente.*

*La formalización de la nueva topografía impuesta sobre la losa, se acuerda a las distintas pendientes de los puentes de cruce, prolongación de la Ronda de la Guineueta Vella y el de la calle Artesanía. Junto a la ronda se prevé un espacio sin apenas pendiente plantado con parejas de palmera- phytolacca sobre un pavimento de aglomerado de machado de cerámica. Al otro extremo de la losa, junto a la calle Artesanía, es preciso aterrazar el espacio en cuatro niveles. El superior e inferior pavimentados en continuidad con la acera, mientras que los dos centrales con paseos entre taludes plantados con pinos y flanqueados con bancos.*

*En la zona de transición entre ambos y en el centro de la losa, unos arbustos recortados en planta triangular actúan como fondo de ocultación de la gasolinera desde el acceso del parque de la Guineueta.*

Respecto a las aceras de los laterales (apartado 1.6.1.3. de la memoria), se especifica lo siguiente:

*El tratamiento de las aceras de los laterales del cinturón tiene como objetivo primordial la continuidad del paseo peatonal en toda su longitud. La estricta alineación de bordillos, farolas y árboles ayudan a crear la ilusión de trazado racional que las preexistencias de alineación y rasante hacen imposible.*

*Para enfatizar el uso y el carácter eminentemente urbano y local, se prevee aparcamiento en cordón en ambos lados y en toda su longitud salvo en los tramos que delimitan con las rampas de incorporación y salida del tronco deprimido y el ancho residual no permite la previsión de aparcamiento.*

### **Los movimientos sociales: mecanismos de participación**

A partir de este anteproyecto se intensifica el trabajo de la mencionada Comisión Mixta, que se transforma en una Comisión de Seguimiento. Cuando en abril de 1984 se discute la propuesta de Ribas Piera, la Coordinadora de Asociaciones de Vecinos de Nou manifiesta su desconfianza: " "En principio no estamos de acuerdo con la propuesta municipal de que se cubran sólo 1.500 metros, pero si la razón fundamental de esta decisión es económica estamos dispuestos a aceptarla, siempre y cuando se dejen las estructuras para que más adelante se pueda cubrir todo. No nos creemos que sean razones técnicas las que obligan a cubrir sólo esos 1.500 metros, porque el equipo anterior nos dijo que sólo se podían cubrir 700 metros, y ahora ya son más".

En enero de 1988 se inician las conversaciones entre el Ayuntamiento y la Coordinadora de Entidades de Nou Barris para acercar posturas sobre el proyecto del Segundo Cinturón (la primera reunión se realiza el día 8 de

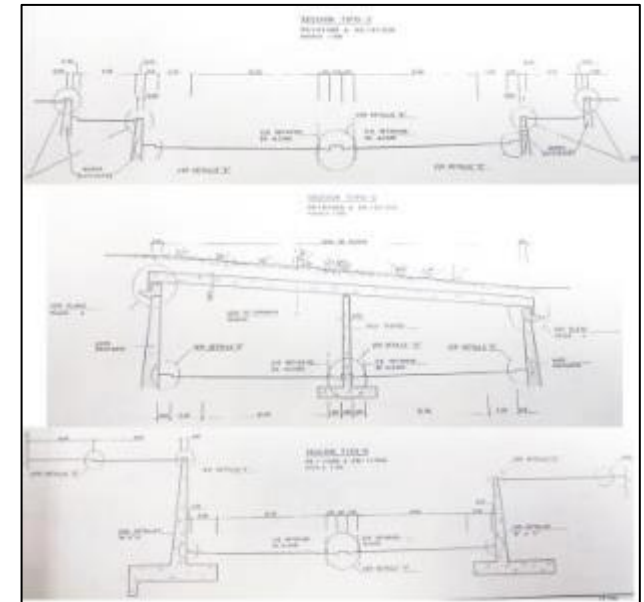


Fig. 83. Secciones transversales tipo del proyecto de finalización del Segundo Cinturón, 1986. La diferencia de cota entre los dos lados de la infraestructura se resuelve, en su caso, con losas de cubrición inclinadas o escalonadas.



enero). Esta **Comisión de Seguimiento** es un espacio de trabajo entre Ayuntamiento (encabezada por Jordi Parpal -concejal presidente del Instituto Municipal de Promoción Urbanística y Juegos Olímpicos- y Josep Antoni Acebillo, director del mismo organismo) y entidades (representadas por la Coordinadora de Entidades) para acordar las características definitivas del proyecto, a partir de los trabajos de Ribas Piera (1984) y de Pau Nobell (1985), con la longitud de las losas de cubrición como principal punto de desacuerdo.

Si el proyecto de Ribas Piera planteaba una superficie cubierta de aproximadamente el 50% de los 2.100 metros de longitud del Cinturón, el proyecto que el Ayuntamiento propone en la primera Comisión la limita a unos 650 metros (que suponen una tercera parte de la superficie del tramo) distribuidos en tres losas. La primera se dispone en la confluencia de la calle Artesanía, entre los barrios de Guineueta y Canyelles (con una longitud de 100 metros), la segunda a la altura de la Via Júlia, frente al mercado de Montserrat; y la tercera entre las calles de Palamós y Valldaura, entre Prosperitat y Trinitat Nova. Ante esta propuesta, Andrés Naya, miembro de la Asociación de Vecinos de Prosperitat, asegura que "los barrios sólo aceptarán los argumentos técnicos que impidan la cobertura del Cinturón de Ronda, pero en ningún caso los argumentos económicos". Los vecinos solicitan de nuevo los informes que justifiquen desde el punto de vista técnico una mayor cobertura del vial, como ya habían hecho anteriormente a Mercè Sala cuando ésta era teniente de alcalde de urbanismo

Ante la oposición de las entidades, que consideran la propuesta "insuficiente", en las siguientes sesiones (18 de enero y posteriores) se modifica la propuesta municipal, para cubrir algo más de 1.000 metros. A la propuesta inicial se añade una cobertura de 220 metros entre Guineueta y Canyelles y otra de unos 200 metros entre Roquetes y Verdum, con losas a distinto nivel. Se establece, asimismo, un sistema intermedio para otro 35% del trazado, con un entramado de hormigón que permite ocultar el vial y amortiguar el impacto sonoro, si bien son tramos que no se pueden utilizar como espacios libres y nexo de unión entre los barrios, como el resto de la superficie cubierta. No tenemos constancia de que las entidades manifestaran la aprobación a esta nueva propuesta, más observadora de sus demandas (esta información, ante la dificultad para recurrir a otras fuentes, ha sido elaborada a partir de informaciones aparecidas en La Vanguardia los días 7 y 28 de enero de 1988).

El proyecto presentado en la Comisión de Seguimiento es aprobado por la Comisión Municipal de Gobierno del Ayuntamiento de Barcelona el 27 de enero de 1988, en la que se aprueban los tres proyectos del tramo Montbau- Meridiana del Segundo Cinturón de Ronda. Con las especificaciones recogidas en el apartado anterior (los proyectos de finalización redactados en 1085) y las longitudes y disposiciones de las losas discutidos en la Comisión de Seguimiento.

Con el objetivo de poder compartir con toda la ciudadanía la situación que se desarrolla en la Comisión de Seguimiento, la Federación de Asociaciones de Vecinos y la Coordinadora de Entidades de Nou Barris solicitan al Ayuntamiento la convocatoria de una **Audiencia Pública** monográfica sobre la "problemática de la cobertura del



Fig. 85. Plenario del Distrito de Nou Barris en los años 80. Iglesias, 2007.



Fig. 84. Ocupación de la Ronda de Dalt para reclamar su cobertura en 1990. El Periódico.



Cinturón en aquella zona". Esta se realiza el 4 de julio de 1988 a las 19:30 en el colegio público Cardenal Cisneros, previamente publicitada en prensa (La Vanguardia, 27 de junio de 1988) y anunciada por otros medios a la población. Esta Audiencia se considera el verdadero punto de inflexión para el futuro del Cinturón y es aquí cuando, al ver que más de cien entidades reclaman la cobertura completa, el teniente de alcalde Jordi Borja exclama "no podem marxar com hem arribat" (FAVB,2010). La importancia de esta sesión para el Ayuntamiento se refleja en la representación asistente (además de Jordi Borja, asisten Jordi Parpal -concejal presidente del Instituto Municipal de Promoción Urbanística y Juegos Olímpicos- y Josep Antoni Acebillo, director del mismo organismo).

En la presentación de la propuesta aprobada el 27 de enero, se expone la cobertura del 60 por ciento del trazado mediante grandes losas transitables, más otro 28 por ciento con el sistema intermedio de "solución de pantallas" o "rejas" no transitables, quedando al descubierto las zonas en las que se han de construir rampas de salida y acceso a los carriles centrales del Cinturón, y aduciendo razones de seguridad para descartar losas de cubrimiento mayores de 300 metros. Los portavoces de las asociaciones vuelven a defender la ausencia de estudios que demuestren la imposibilidad técnica de la cobertura transitable en todo el tramo, considerando que se trata de una cuestión presupuestaria y, por tanto, condicionada a la voluntad política más que a la capacidad técnica.

Ante lo que considera una solución insuficiente, la Coordinadora de Entidades sigue reclamando que se cubra el 90% de la superficie del cinturón. Como ya hemos visto que pasará más tarde con el Primer Cinturón, encuentran en su reclamación un "inesperado" apoyo en el Partido Popular (por entonces aún Alianza Popular) que, junto a Iniciativa per Catalunya, presentan sendas mociones para que se cubra la totalidad de la vía. Estas mociones, junto a la solicitud por parte de la FAVB y de la Coordinadora de participar en el Pleno del Ayuntamiento del día 22 de julio de 1988, fueron rechazadas por el entonces alcalde socialista, Pascual Maragall, bajo el argumento de que "es un asunto ya decidido por el órgano competente para ello –la Comisión de Gobierno".

Ante esta situación, un grupo de vecinos de Nou Barris asiste igualmente al **Pleno del Ayuntamiento** y manifiesta su reivindicación desde la Tribuna de Invitados, con camisetas reivindicativas y gritando eslóganes pro-cobertura total del Cinturón.

Representantes de las asociaciones de Nou Barris asisten de nuevo el Pleno Municipal del 20 de diciembre, de aprobación de los presupuestos municipales, para manifestar su disconformidad con la solución adoptada. Tras la sesión son recibidos por el alcalde, cuyo encuentro es recogido por la prensa de la siguiente manera (La Vanguardia, 29 de diciembre de 1988): "Maragall recibió a unos pocos vecinos en un coqueto salón. Ni se sentaron. El alcalde flexionó las piernas y dejó escapar un largo "¡máááásss!?" cuando le reclamaron más

cobertura para el Segundo Cinturón: "Tendréis el cinturón más majo de toda el área metropolitana", decía el alcalde"

Mientras tanto, la movilización en la calle no se interrumpe, espoleada en esta ocasión por el derribo del conocido como "Bloque Fantasma, edificio construido en 1964 sobre terreno calificado como zona verde, en la Via Favència, al lado de las obras del Segundo Cinturón. Tras sufrir un derrumbamiento parcial como consecuencia de una fuga de agua se convoca una manifestación el 11 de octubre de 1988, cuya fuerte represión (con cuatro personas heridas y otras cuatro detenidas, entre ellas el fotógrafo Kim Manresa) provoca una airada reacción del tejido vecinal y de la prensa. El 20 de octubre, en respuesta a estos hechos, más de tres mil vecinos y vecinas salen a la calle para exigir una vivienda digna para la gente del barrio (Petit Arxiu, num.70, abril 2010), ante lo que la ciudadanía considera un capítulo equiparable a las primeras expropiaciones forzosas del polígono de Canyelles en los últimos años del franquismo.

Trinitat Vella (hoy perteneciente al Distrito de Sant Andreu) fue uno de los pioneros de la oposición al cinturón. En las reivindicaciones de 1989 (el segundo tramo de luchas) los esfuerzos vecinales se concentraron en reclamar un cambio en la ubicación del nudo de la Trinidad, ya que el proyecto original lo contemplaba mucho más alejado de lo que el proyecto ejecutivo planteaba. Una serie de mejoras en los accesos, la instalación de barreras acústicas y la construcción del parque fueron ofrecidas como contrapartida, si bien la rehabilitación del tejido residencial, eternamente reivindicada, quedó por incorporarse al protocolo que se firmó con una serie de intervenciones de mejora pendientes. De nuevo en 1993 se recurrió a las movilizaciones para reivindicar algunas de las actuaciones que se habían previsto y estaban aún sin ejecutar.

### **Los proyectos de ejecución**

Con la nominación de Barcelona como sede de los Juegos Olímpicos de 1992, el día 17 de octubre de 1986, los hechos se precipitan para asegurar que las enormes obras de infraestructura que plagaban la ciudad fueran finalizadas a tiempo. Se genera un clima de cooperación institucional que desencalla las intervenciones más complejas, entre ellas la finalización del Segundo Cinturón.

Tras la aprobación definitiva del proyecto de construcción en dos fases del Segundo Cinturón de ronda de Barcelona por parte del Consell Executiu de la Generalitat el 23 de septiembre de 1987, el 30 de octubre se firma un nuevo convenio entre el Ministerio Obras Públicas y Transporte (MOPU), la Generalitat y el Ayuntamiento de Barcelona para la financiación de la red arterial de Barcelona, que incluye la finalización de la Ronda de Dalt en el tramo comprendido entre la Diagonal y el nudo de la Trinidad antes de la celebración de los Juegos Olímpicos. Este Convenio estipula la existencia de una Comisión Mixta de Seguimiento integrada por

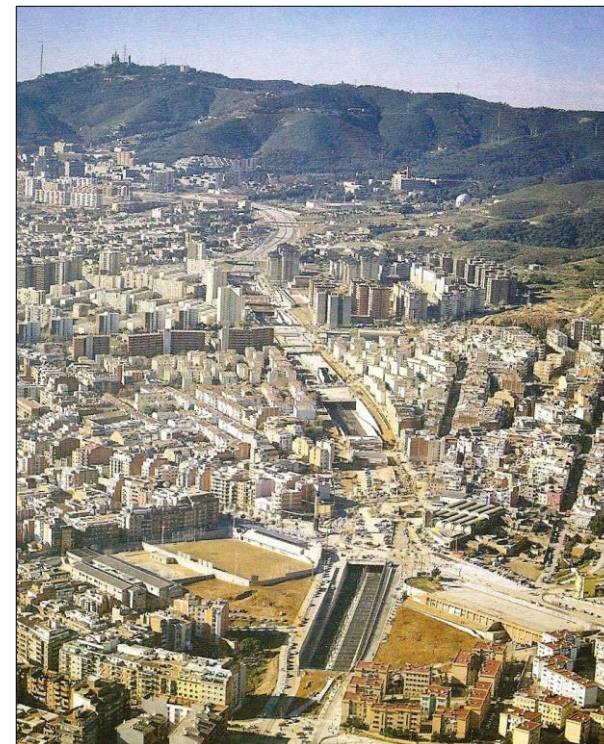


Fig. 86. Estado de las obras de finalización del Segundo Cinturón en febrero de 1991. Jordi Todó-TAVISA en la portada del boletín municipal "Barcelona10", febrero 1991. Parcerisa, 2014

representantes de las administraciones respectivas, comisión que a lo largo del desarrollo de las obras, se reunirá en sesión ordinaria una vez al mes, y en sesión extraordinaria, cuando la importancia del caso lo requiera." No se hace referencia en la composición de dicha Comisión de la Coordinadora de Asociaciones de Nou Barris ni de ningún otro representante de la sociedad civil. Establece asimismo que los costes de compra de terrenos y el desplazamiento de servicios los asume el Ayuntamiento de Barcelona, hasta los 9.000 millones de pesetas. No obstante, el convenio establece que las obras, que ascienden a los 15.600 millones de pesetas, no incluyen los costes de los elementos electrónicos de ordenación y regulación de tránsito y, en general, los elementos de mobiliario urbano.

El 23 de septiembre de 1987 (previo al proceso que acabamos de ver de negociación vecinal) el Consell Executiu de la Generalitat aprueba el proyecto de construcción en dos fases del Segundo Cinturón de ronda de Barcelona, que da inicio al desarrollo de los posteriores proyectos y actuaciones de finalización

El Bloque Fantasma, a pesar de las protestas de los ocupantes afectados, es dinamitado el 22 de diciembre de 1989 " con una puesta en escena en la que estuvo presente al alcalde de la ciudad". (Petit Arxiu, n70, abril 2010).

A partir de aquí se deja expedito el terreno para la ejecución de la obra para la finalización de las vías segregadas y las calzadas laterales. Aun así, y de acuerdo a los informes de seguimiento de obra consultados, se fueron introduciendo pequeños cambios para recoger demandas puntuales (*Informe de ejecución de fecha 08/01/1992. Barcelona'92. Grupo de trabajo para el seguimiento de las obras olímpicas. DG Carreteres de la Generalitat- IMPUSA. Proyecto: Segundo Cinturón/Tramo 7 Jorda-Montbau*):

*"Los vecinos de Montbau entienden que su barrio ha sido discriminado por ser el único tramo del Segundo Cinturón que no discurre deprimido. Solicitan pues del Ayuntamiento un paso inferior en la c/Poesía- Juan de Mena, paralelo y colindante con una pasarela de peatones que se ejecutó junto con el tramo 8 del Cinturón, la cual permanece cerrada al tráfico. Piden asimismo un ascensor para acceder a dicha pasarela por el lado mar para permitir su uso. El IMPU acepta ambas reclamaciones ciudadanas e incorpora al proyecto de "Paso inferior c/ Poesía" la ejecución de los 200 metros del Segundo Cinturón que restaban".*

El 22 de diciembre de 1990, antes de finalizar las obras de urbanización de los tramos cubiertos, se ponen en funcionamiento las calzadas segregadas de los tramos de Nou Barris de la Ronda de Dalt, y a partir de aquí se ejecutan las losas de cubrición y su consiguiente urbanización.

Las propuestas de urbanización de los diferentes espacios generados son desmenuzadas en numerosos proyectos que se encargan a equipos diferentes. Para tratar de garantizar el tratamiento uniforme del espacio,

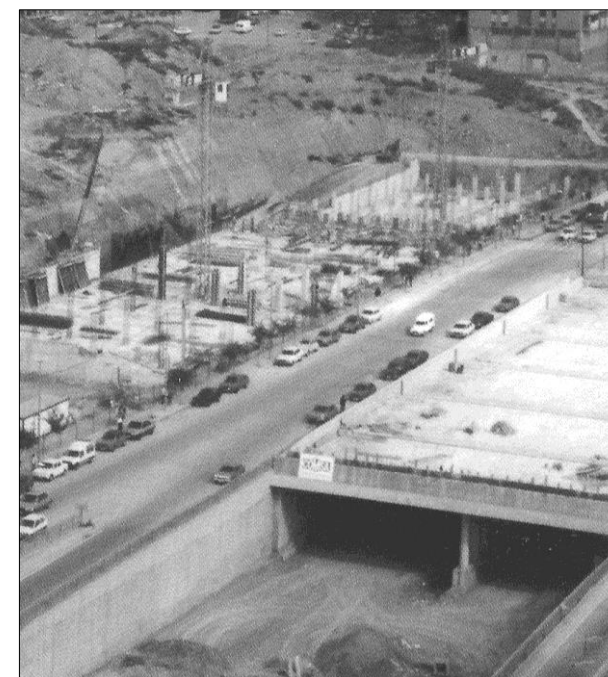


Fig. 87. Polígono de Canyelles en los años 70 (arriba) y vista del enlace con el Segundo Cinturón en 1990 (abajo). La cobertura del Cinturón, junto con la construcción del edificio de servicios y la urbanización del parque contribuyen a integrar el polígono en la trama urbana de la ciudad. ANC.

se encarga el proyecto "Proposta d'ordenació de les vores de les rondes" al Taller d'Arquitectura i Urbanismo, bajo la dirección de Antonio Font. Si bien no llega a aprobarse de manera definitiva, sirve como referencia común a todos los proyectos realizados.

La losa entre la calle Valldaura y la calle Palamós se urbaniza según proyecto de enero de 1990 de los arquitectos Pere Joan Ravetllat Mira y Carme Ribas Seix. En la memoria del proyecto (consultado el día 16 de junio de 2017 en el Arxiu Intermedi del Ayuntamiento de Barcelona) encontramos las ideas rectoras de este nuevo espacio público:

*"Las calles Valldaura y Palamós, perpendiculares al cinturón, se proponen con una solución de semicontinuidad. Al mismo tiempo que se permite el paso del tráfico, se adopta un tratamiento de pavimento que indica la voluntad de dar continuidad a todo el tramo. Esta situación da como resultado una pastilla central, la de mayor dimensión, y dos más pequeñas, una en cada lado que se estructuran de una manera bastante homogénea con pequeñas variantes. Las dos calles laterales transcurren con variaciones relativas de cota en el sentido transversal, si bien la banda norte se mantiene siempre a cota superior respecto a la banda sur. (...) El camino longitudinal es pues la parte que se prevé sea más utilizada y en él se dispone de la mayor parte de mobiliario urbano."*

El enlace del Segundo Cinturón (Via Favència) con la Via Julia se proyecta a principios de 1991. El cambio de rasante que generó la urbanización de la Via Favència hizo necesario ajustar la nueva cota al enlace entre esta, Aiguablava y la Via Julia, para lo que se redacta un proyecto específico desde el IMPU (firmado por Bernardo de Sola) cuya memoria recoge que:

*"En este caso el proyecto contempla el enlace en superficie de la Vía Favència con una vía de gran importancia zonal como es la Vía Julia. Como consecuencia de la existencia del túnel del Metro que discurre por esta última vía, el rasante del tronco principal del Segundo Cinturón ha visto afectado, produciéndose una elevación en este que, lógicamente, ha repercutido en la losa de cobertura y por tanto con el enlace de diferentes calles que confluyen en este nudo".*

El conjunto de la Ronda entre el barrio de Montbau y la calle Bellesguard se abre al tráfico el 27 de febrero de 1992 (HOLSA, 1992), si bien la inauguración de la losa de cubrición y de los equipamientos no se hace hasta el 1 de mayo de ese año. La revista Carrer (n.7) hace una ácida crónica del acto de inauguración:

*"Ferreiro, Tomàs y Rosa Romeu. A su manera, los tres mandan sin ninguna jerarquía entre ellos. Decidieron inaugurar la cobertura del Segundo Cinturón el Primero de Mayo. De esta manera, mientras en el Paseo de Gracia comenzaba la manifestación, llegaban al Segundo Cinturón el alcalde, la Eulàlia*



Fig. 88. El tramo cubierto frente al parque de la Guineueta tiene 200 metros de longitud y es atravesado en su punto medio por la Rambla del Caçador. Ortofoto del ICGC, 1992.



Fig. 89. Entre la calle Castor y la calle Almança se ejecuta una losa de 500 metros que acoge áreas de aparcamiento y equipamientos deportivos. Ortofoto del ICGC, 1992.



Fig. 90. El ámbito cubierto entre la c.Jaume Pinet y la Vía Júlia, de 320m. acoje dos equipamientos (Centro Cívico y Biblioteca) y un área verde. La cuarta losa ejecutada, entre las calles Fenals y Palamós, tiene 300 metros y se urbaniza como un área verde. Ortofoto del ICGC, 1992.



*Vintró, la música y un elefante. Se inauguraban así, oficialmente, las losas y los pequeños equipamientos que, después de mucho esfuerzo, han conseguido los vecinos y las vecinas de la zona. "*

*"Se ha hecho una gran labor en el diseño de las rondas para cubrir los tramos importantes y más poblados de estas autovías urbanas" (Ols Thorson, CARRER n.8 septiembre 1992, pág.3).*

La solución finalmente ejecutada fue la de un cubrimiento mediante placas de hormigón de casi el 60% de la superficie reclamada. En este espacio se habilitaron pistas polideportivas, frontones y dos centros cívicos (Roquetes y Verdum).

En relación a los barrios de Canyelles y de la Guineueta, las mejoras respecto al proyecto original redundaron fundamentalmente en la conectividad entre los dos barrios y con la propia infraestructura. El hecho de que la Ronda se cubriera en el tramo correspondiente al parque central de Canyelles (hoy Parque Josep Serra Martí) permite una mayor conexión entre éste y el barrio de la Guineueta. Sin embargo, la posterior construcción del edificio de servicios técnicos municipales se convirtió en una potente barrera que delimitaba el parque, situación que tampoco se solventó con algún tipo de medida conectora del lado de la Guineueta en este punto. Otro aspecto modificado respecto al planteamiento original fueron las conexiones del barrio con la propia ronda, que en principio únicamente estaban previstas en la plaza Karl Marx y finalmente se introdujo un segundo enlace.

Entre los barrios de Roquetes y Verdum la cubrición parcial aloja en su parte oeste instalaciones deportivas (1991): las pistas polideportivas Antoni Gilabert, con frontón, pista de monopatín y pista especializada. En la parte oriental se ubicaron dos equipamientos de proximidad (la Biblioteca de Roquetes y el Casal Via Favència) que han funcionado como verdaderos nexos sociales entre los dos barrios, con una intensa actividad cultural que acoge, entre otros, el Archivo Histórico de Roquetes- Nou Barris.



Fig. 91. Equipamientos deportivos (un polideportivo y un skate-park) y culturales (centro cívico) en la cobertura del Cinturón de Ronda, hoy llamado Via Favència.



El Ayuntamiento se vio impulsado a inventarse un distrito (Nou Barris) por una zona de la ciudad desconocida por los ciudadanos y los profesionales. (Borja, 2010). Expresa el éxito de conseguir una base social implicada en la ciudad, nuevos ciudadanos que hasta entonces habían sido marginados.



Fig. 92. Nou Barris en la actualidad, con la construcción del Segundo Cinturón finalizada. Escala 1:10.000 (A4). Cartografía elaborada a partir de la cartografía actualizada del Ayuntamiento de Barcelona base 1:1000.

## Resumen del capítulo

El primer tramo de las reivindicaciones ciudadanas (años 70) tuvo como objetivo cambiar los términos del debate: cuestionan la propia naturaleza de la intervención, mediante una fuerte campaña de presión que utiliza múltiples formatos de expresión para forzar al interlocutor (la administración) a avenirse al diálogo.

Sin embargo, la alta conflictividad social no evita que las obras se ejecuten parcialmente, de acuerdo a los criterios de una vía rápida segregada y ahondando la fuerte segregación que ya existía entre los barrios del distrito. La obra es paralizada en numerosas ocasiones, a causa de una "campaña integral" que reivindica el cambio en la naturaleza del proyecto mediante acciones diversas de ocupación del espacio público.

Cuando se materializa la posibilidad de la cobertura, la negociación se centra en los estándares urbanos del proyecto: qué grado de cobertura de las vías ya ejecutadas se considera imprescindible para corregir los impactos y, a la vez, favorecer una conectividad urbana entre barrios que nunca hasta el momento había existido.

Este caso destaca por la articulación e integración entre los diversos actores sociales que intervienen, que desarrollan un gran abanico de acciones para reivindicar la modificación del proyecto original. El movimiento nace con la oposición a las condiciones de las expropiaciones a través de las alegaciones y los mecanismos de acción directa. Por último, da lugar a un proceso de negociación y creación conjunta con la administración para la modificación de la ejecución definitiva.

Las principales reivindicaciones sociales que en mayor o medida tienen impacto en el Segundo Cinturón de Ronda a su paso por el distrito de Nou Barris son:

- Mejora en las condiciones de expropiación y realojo de los afectados.
- Ampliación de la superficie cubierta
- Creación de espacios de centralidad en el espacio de cobertura: equipamientos y accesibilidad.
- Mejora de la conectividad transversal urbana (ubicación y longitud de las losas de cobertura).

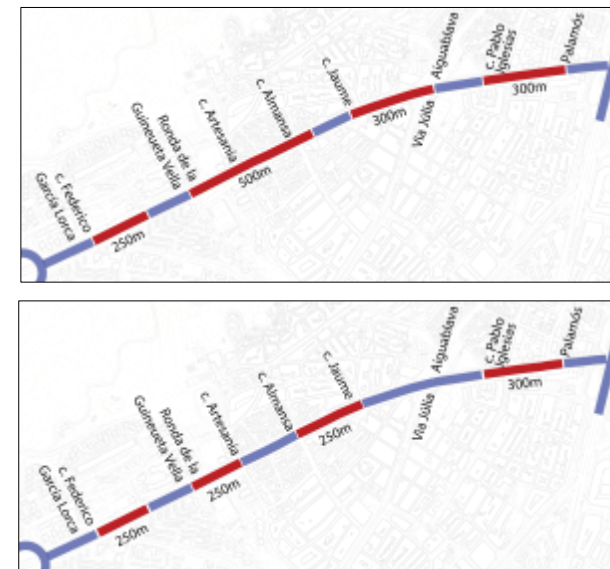


Fig. 93. Comparación de la evolución de la superficie cubierta en la propuesta de 1984 (1.050 metros) y el proyecto finalmente ejecutado (1.350 metros). Elaboración propia.





## CONCLUSIONES

## **Hipótesis particular 1**

**La incorporación de los movimientos sociales urbanos en el proceso de diseño de los Cinturones de Ronda favoreció la introducción de modificaciones en los proyectos definitivos.**

### **Funciones del espacio generado (representatividad y usos sociales)**

Los tres casos de estudio han generado unos espacios públicos de mayor calidad que los que se planteaban inicialmente en los proyectos de los años 70.

En el caso analizado de Nou Barris, el espacio de la Via Favència (Segundo Cinturón) pasa a convertirse en un espacio representativo del Distrito, gracias a la concatenación de usos diversos y a su posición central como nexo de relación entre los diferentes barrios. La reivindicación de los movimientos sociales, muy relacionada con la reclamación de mejoras de los estándares de equipamientos en el ámbito, impulsa la posibilidad de dar respuesta a esta necesidad en el propio proyecto.

La cobertura del Primer Cinturón en el barrio de Sants genera un espacio público de calidad, que dota al territorio de una pieza asimilable a la tipología de rambla (paseo peatonal central, vías rodadas con aceras peatonales laterales), si bien su origen, como hemos visto, no se corresponde al de otras ramblas de la ciudad.

Respecto al ámbito del Guinardó, la Plaza Lesseps ha sufrido una indefinición urbana que llega hasta nuestros días, con numerosos proyectos no ejecutados. La plaza Alfons X, el ámbito ocupado por el viaducto del Guinardó, ha ganado calidad urbana respecto a la propuesta inicial del Primer Cinturón.

### **Integración en la trama urbana (capacidad de conexión).**

Los Cinturones de Ronda son inicialmente concebidos como elementos de estructuración de la ciudad en los diversos planes de la primera mitad del siglo XX. En los años sesenta y setenta se planifican como vías de comunicación y conexión urbana, de tráfico segregado y con fuerte impacto en los territorios que atraviesan. El diseño y las modificaciones realizadas a partir de los años ochenta, se corresponden con su función de vías rápidas insertadas en el tejido urbano de la ciudad, recuperando el planteamiento estructurador inicial.

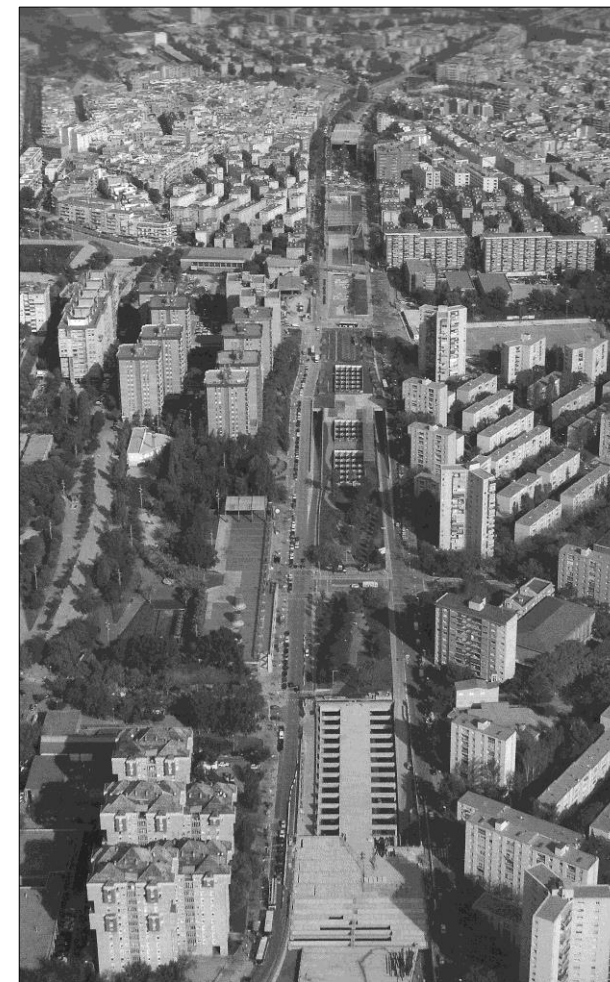


Fig. 94. Urbanización actual de la Vía Favència en Nou Barris. La superficie cubierta se ha continuado ampliando en los últimos años, hasta alcanzar el X% actual. Iglesias, 2007.

En el caso de **Sants-Badal**, la ejecución del proyecto de 1970 produce una fuerte interrupción de la trama urbana, al generar una trinchera de 1.850 metros de largo cruzada sólo por cinco puentes para tráfico rodado, tres pasarelas peatonales y una superficie cubierta de 350 metros entre las calles de Sants y Pavía. La cobertura realizada en los años 90 genera una losa de 2.200 metros a la cota de las vías preexistentes, transformando las vías auxiliares del Cinturón en una nueva vía urbana integrada en el tejido, de manera que se produce una continuidad con las 13 las vías que la atraviesan.



Fig. 95. A las importantes dificultades de conexión que supone la vía de ferrocarril (trazado azul a la izquierda), el proyecto de 1970 suma una separación longitudinal a lo largo de todo el barrio. Sólo el ámbito entre el ferrocarril y la calle de Sants puede mantener su estructura inalterada, con la conservación de la cota existente. Elaboración propia.



Fig. 96. La cobertura entre Ildefons Cerdà y Carlos II en los años 90, con una longitud total de 2.200 metros, permite la recuperación de la conectividad transversal, relacionando el nuevo espacio público generado en la cubierta con el resto de espacios públicos del barrio. Elaboración propia.

En el proyecto inicial de 1970 para **Nou Barris**, la conexión transversal sólo estaba contemplada mediante 7 pasos rodados en los 2.170 metros que van entre la plaza Karl Marx y la avenida Meridiana. Tanto la ubicación, como las características de estos puentes (sección, anchura, etc.) se piensan para completar la estructura viaria del Distrito. El proyecto definitivo de ejecución contempla cuatro losas, con una superficie cubierta total de 1.350 metros. Si bien se apoyan en los puntos de conexión definidos en los años 70, la relación con los espacios públicos y equipamientos próximos contribuyen a potenciar su capacidad vertebradora.

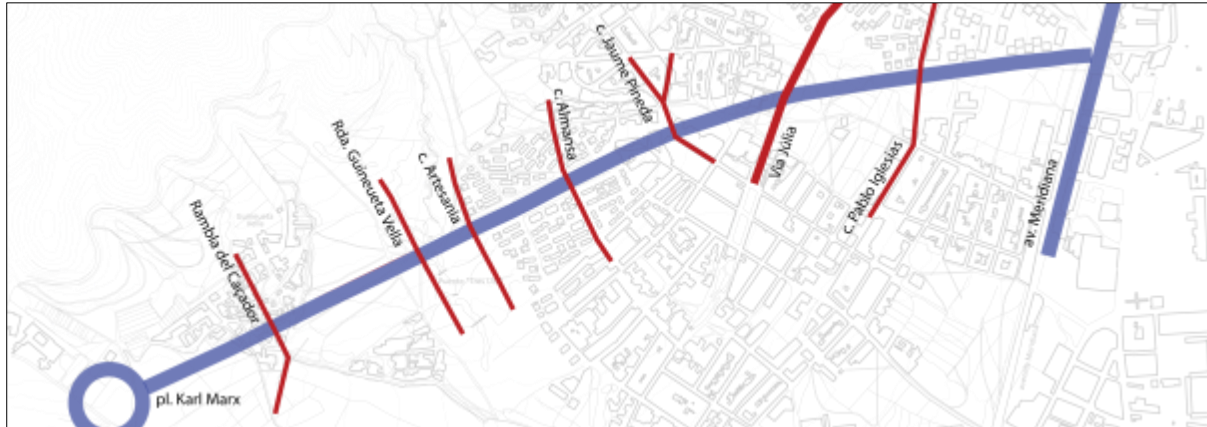


Fig. 98. El proyecto de 1970 no busca articular el territorio, sino recomponer aquellas conexiones viarias necesarias (en rojo) para contrarrestar los elementos que generan separación o barrera (en azul). Elaboración propia.



Fig. 99. La solución finalmente ejecutada permite que los espacios públicos y equipamientos del territorio se relacionen entre ellos y den una nueva estructura urbana al Distrito. Elaboración propia.



Fig. 97. La losa entre la calle Jaume Pinet y la Via Júlia produce 5.500 m2 de espacio verde que generan un espacio público continuo desde la plaza de Jesús Carrasco hasta la calle Aiguablava. Se ponen en relación diversos equipamientos (centro cívico, biblioteca, mercado, instalaciones deportivas), en una pieza de gran centralidad respecto a los barrios. Escala 1:5000 (A4). Elaboración propia.



### **Afectaciones y condiciones de expropiación**

La reivindicación de mejoras en las condiciones de expropiación tiene una importancia capital a la hora de contribuir a articular el movimiento social respecto a la solución global. Como primer argumento para la movilización, la reclamación de un derecho individual (el derecho a la propiedad privada) ayuda a iniciar el camino hacia la defensa del bien común, y su impacto es más fácil de medir y contrastar para aquella población con menos costumbre reivindicativa.

En el caso de Sants y de Nou Barris se utilizaron diferentes herramientas para incidir en la modificación de estas condiciones (tanto en lo que se refiere a las indemnizaciones, como las alternativas de realojo): alegaciones e impugnaciones individuales en los períodos de información pública, presentación de recursos judiciales, movilizaciones y ocupaciones del espacio público, campañas de presión en los medios de comunicación.

## **Hipótesis particular 2**

Los movimientos sociales tuvieron más influencia en el diseño de los Cinturones cuando en el proceso de reivindicación se cumplieron las siguientes condiciones:

### **Capacidad propositiva respecto al modelo urbano**

Aquellas reivindicaciones que se basan en la defensa de una propuesta alternativa, con mayor o menor grado de definición, tienen mayor capacidad de involucrar otros actores, que una acción reactiva o paliativa. Como consecuencia, las reticencias a incorporar las propuestas ciudadanas son menores, que si el movimiento ciudadano es una reacción de protesta o exige la modificación de una intervención ya realizada.

- El concurso para la redacción del Plan Parcial de Torre Baró-Vallbona-Trinitat (1969) potencia la creación de grupos mixtos de trabajo entre vecinos afectados y técnicos con sensibilidad social, para crear conjuntamente una propuesta de intervención.
- La indefinición del proyecto para la plaza Lesseps, con la ejecución del Primer Cinturón, estimula a entidades ciudadanas (del barrio de Gràcia y del resto de la ciudad), colegios profesionales y los propios vecinos afectados, a trabajar juntos en la definición del equipo redactor ,que será aceptada por el Ayuntamiento (1973).
- Sin embargo, cuando el movimiento vecinal reclama el desmantelamiento del viaducto de Guinardó (1985) encuentra mucho menor apoyo de otros actores, como colegios profesionales, con especial beligerancia desde algunos sectores políticos y de la prensa.
- La cobertura del Primer Cinturón a su paso por Sants, cuya reivindicación se retoma muchos años después de haberse construido el Cinturón (1993), tampoco tiene capacidad de articular actores diversos, más allá de los colectivos directamente afectados.

Oriol Bohigas, en el libro "Reconstrucción de Barcelona" (1985), pone el caso del Segundo Cinturón como ejemplo en el que los intereses del barrio se ponen por delante de los intereses de ciudad, sin que ello signifique una actitud localista, que renuncia a una propuesta de modelo de ciudad. "La exigencia vecinal de un trazado de la Ronda de Dalt que no estuviera al servicio exclusivo del centro de la ciudad, sino que incrementara la conectividad interna y externa del barrio, era una demanda legítima, que fue decisiva para vertebrar los barrios en donde se ha dado respuesta a las reivindicaciones".

El resultado insatisfactorio de la plaza Lesseps nos confronta con la necesidad de buscar soluciones que cuestionen el modelo (uso del vehículo privado, falta de transporte público) y no sólo que pretendan "salvar" un espacio (la plaza Lesseps). La defensa de unos valores que representan fácilmente en el imaginario colectivo la calidad de vida (la salud pública, el espacio verde) es mucho más fácil que impulsar que la gente renunciara al coche como símbolo de estatus social. "Si el grupo de técnicos que asesoran a las AA.VV. o los colegios profesionales hubieran iniciado una reflexión sobre la problemática global de la plaza desde conceptos estructurantes y no ligada sólo a la incidencia del paso del cinturón, no sólo el resultado habría sido otro, sino que se habría establecido un precedente para encarar posteriores reivindicaciones desde una perspectiva globalizante (Domingo y Bonet, 1998, p 89)

La crítica política, profesional y cultural del urbanismo de los años sesenta y setenta fue la base del urbanismo democrático de los años ochenta y noventa, y el vínculo entre la crítica intelectual y cultural y los movimientos asociativos se hizo de forma natural, bajo un gran consenso social, una situación que hoy en día ha cambiado mucho. (Borja, 2010)

En general, el proceso de reivindicación ciudadana en relación a los Cinturones de Ronda contribuye al fortalecimiento de los movimientos sociales barceloneses entre los años 70 y 90, al favorecer una reflexión urbana más compleja y con mayor capacidad propositiva respecto al modelo urbano. Los propios actores involucrados experimentan una evolución a lo largo del proceso de construcción de los Cinturones de Ronda, respondiendo a un modelo de transformación habitual en los movimientos sociales del tardofranquismo. Lo que se inicia como una lucha puntual contra planes de urbanización redactados desde las instituciones, pasa a convertirse en un movimiento articulado entre agentes heterogéneos, con capacidad para elaborar propuestas propias y plantear alternativas globales e integradoras a la política urbana de la ciudad (Huertas y Andreu, 1996).

### **Articulación con otras reivindicaciones y actores**

Cuando **la reivindicación está inserta dentro de una lucha más amplia** que afecta de manera estructural al entorno, las acciones se potencian entre ellas y favorecen la creación de un "clima social" tensionado, más favorable a los actores movilizados. Esta situación dota a los movimientos sociales de un mayor impacto en la población, que puede redundar en su capacidad de influencia en las políticas públicas en general y en decisiones de diseño en particular.

En lo que respecta a la articulación de actores, coincidimos con Bordetas (2012) al defender que uno de los rasgos definitorios de los tres casos analizados es su carácter interclasista, "uniendo en un mismo conflicto a pequeños propietarios de talleres o establecimientos comerciales con vecinos asalariados afectados por las expropiaciones." (Bordetas, 2012, p. 484).

En el caso de Nou Barris, la reivindicación del Segundo Cinturón se convierte en un catalizador que acelera procesos de concienciación política y articulación de actores que se venía larvando desde décadas en entidades legales y movimientos clandestinos. Las reivindicaciones alrededor del Segundo Cinturón son la materialización del espíritu que había nacido con el enfrentamiento al Plan Parcial, la primera toma de conciencia colectiva de la capacidad de un barrio popular a enfrentar los intereses especulativos herederos de la "Gran Barcelona" de Porcioles. La urgencia de los acontecimientos, que precipita acciones de reivindicación, de enfrentamiento y de desobediencia incluso, es la prueba de fuego para un movimiento que nace en un período de enormes cambios sociales y políticos. Las principales reivindicaciones con las que se articula el episodio del Segundo Cinturón son:

- **Plan Parcial Torre Baró- Vallbona Trinitat (1969-1974).** La Asociación de Vecinos Nou Barris, un actor principal en las reivindicaciones del Segundo Cinturón, se gesta en los encuentros entre técnicos y vecinos organizados a raíz de este Plan. El trazado del Segundo Cinturón es un elemento clave en la estructura urbana que propone dicho plan. Algunas áreas afectadas por expropiaciones de este plan, en la parte que corresponde con el barrio de Trinitat Nova, lo están también por el Segundo Cinturón.
- **Polígono residencial de Canyelles (1971- 1978).** Se realizan ocupaciones de las obras del Segundo Cinturón para reivindicar mejoras en las condiciones de expropiación de los afectados por este polígono. De esta manera, la exigencia de Parte de los afectados por las expropiaciones del Segundo Cinturón son realojados en pisos construidos en este polígono.
- **Plan Popular de Nou Barris (1973-1976).** Exige la participación y control de la ciudadanía en las tareas de gestión urbana. Esto incluye el reconocimiento de las Comisiones de Control y las Asambleas de los afectados que se realizaban, entre otros, alrededor del proyecto del Segundo Cinturón.

Esta articulación favorece que el trazado y el diseño del Segundo Cinturón no sean interpretados como el un elemento de infraestructura aislado, sino que su diseño tiene que ver con una discusión acerca del modelo de barrio, de las características urbanas y, por tanto, de la calidad de vida global de la población. Esta transversalidad es la que impulsa la reivindicación entre la población y, en último término, legitima la necesidad de incorporar los resultados de esta discusión en las soluciones de diseño.

En el caso del Primer Cinturón a su paso por el barrio de Sants hay poca articulación con otras campañas impulsadas por los movimientos sociales

- El movimiento más crítico y con mayor capacidad de articulación del barrio, el **Centro Social de Sants**, nace cuando el Primer Cinturón de Ronda ya ha sido proyectado y está en plena ejecución. El Centro Social de Sants llevó a cabo una acertada estrategia de movilización, complementada con un arduo trabajo colaborativo y en red con un constante asesoramiento técnico, que sirve para cuestionar los



principales planes de transformación del barrio: el paso elevado de la plaza Anglada o el uso de las cocheras de Sants

- **Salvem Sants dia a dia** (1973-1984). Esta campaña, que aglutina a numerosos actores para reivindicar una mejora urbana global en el barrio (recuperar solares industriales y equipamientos, evitar infraestructuras agresivas con el espacio público), no incluye como acción prioritaria la cobertura del Primer Cinturón.

### **Proceso dilatado en el tiempo**

Los procesos de diseño que se prolongan en el tiempo facilitan la incorporación de actores y, de esta manera, favorecen que puedan tener una mayor influencia en las decisiones de diseño. En cambio, una ejecución rápida y próxima a la redacción del proyecto, dificulta la capacidad de acción de la ciudadanía, que requiere de tiempos de movilización generalmente largos.

El caso de Nou Barris es el más paradigmático, ya que la presencia urbana de la obra interrumpida tiene un gran impacto en el día a día de la población. Esto permite la construcción de un cierto sentimiento de apropiación, potenciado por la realización de diversas actividades reivindicativas en el propio espacio, que hacen que la identificación de la población con el movimiento reivindicativo sea mucho mayor.

### **Diversidad de los mecanismos y de las acciones**

Aquellos procesos en los que se implementan acciones diversas y de diferentes formatos (tanto desde la administración como desde los movimientos sociales urbanos) facilitan la diversidad de participantes y por tanto enriquecen el proceso de diseño.

Los primeros proyectos se caracterizan por una influencia muy escasa de los actores sociales en su definición. En el período en que se definen los proyectos en los tres casos de estudio analizados (entre 1953 y 1975) los únicos movimientos asociativos autorizados (asociaciones de Cabezas de Familia, de comerciantes o de propietarios) no desarrollan mecanismos de participación alternativos a los canales reglados.

El mecanismo principal de participación ciudadana es la **presentación de alegaciones** (a título individual o colectivo) en un período previamente establecido para ello (entre dos y cuatro meses). Analizando la manera en que este procedimiento facilita la participación de la ciudadanía, observamos que:

- Los plazos son excesivamente cortos, si se tiene en cuenta la capacidad de la ciudadanía para acceder a los documentos públicos, informarse y construir una propuesta alternativa.

- El procedimiento es complejo y costoso, ya que la presentación de una alegación requiere de la participación de un técnico que ayude a definirla y que respalde su viabilidad.

Se trata de un mecanismo que no está al alcance de toda la ciudadanía, por lo que condiciona el perfil de personas que lo utilizan. Dificulta la participación de aquella población con menos acceso a los canales formales de información (publicaciones oficiales, prensa más o menos especializada, etc.), o de menor poder adquisitivo. En la mayoría de los casos este trámite sirve esencialmente para que los propietarios se puedan defender ante las restricciones y condiciones impuestas por la administración. Esta situación también influye en la naturaleza de las reivindicaciones que se canalizan: como vemos en el análisis de las alegaciones presentadas a la propuesta de trazado del Segundo Cinturón (1965), no se trata tanto de la reclamación de derechos básicos esenciales (acceso a la vivienda, servicios o equipamientos), como al mantenimiento de una calidad de vida ya adquirida (preservación del patrimonio, especialmente del religioso).

Sin embargo, cuando la ciudadanía trabaja con colectivos de profesionales o con técnicos que tienen una especial sensibilidad social, el período de información pública puede convertirse en una herramienta más universal. En el período de alegaciones del Plan General de 1976, como ya vimos que había pasado con el Plan Parcial Torre Baró-Vallbona-Trinitat en 1972 "la ayuda de las diferentes asociaciones y colegios profesionales, en especial el Colegio de Arquitectos [hizo] posible que la información pública se convirtiera en un mecanismo de participación ciudadana. Ya no fueron sólo los propietarios los que alegaron, normalmente en contra del Plan, sino que eran los ciudadanos en general, agrupados de diferentes formas, los que alegaron menudo en defensa del Plan. Este hecho permitió superar la frontera, la interface entre la técnica y la política que es uno de los escollos importantes, todavía hoy, de la planificación " (Serratosa, 1997).

Entre los años 1970 y 1975 nacen y se consolidan las Asociaciones de Vecinos, que despliegan múltiples mecanismos para visibilizar las reivindicaciones ciudadanas. Esto abre un nuevo período de expresión política construido sobre acciones de protesta de múltiples formatos y caracterizaciones: manifestaciones, encierros, concentraciones, pegada de carteles, etc.)

- **Prácticas de acción directa**, que tienen el objetivo de visibilizar el conflicto y difundir las reivindicaciones concretas:
  - **Acciones de visibilización y difusión** de las reivindicaciones mediante la publicación de boletines periódicos o de revistas monográficas (Nou Barris, Sants), exposiciones de denuncia (plaza Lesseps 1973, Nou Barris 1973, Sants 1973)
  - **Ocupaciones del espacio público**, bien sea con eventos puntuales (Olimpiada Popular y "Indiada" en Nou Barris), manifestaciones en el espacio público (Nou Barris 1988, Sants 1998),

ocupaciones para la paralización de las obras (Nou Barris 1972, 1975, 1978) u ocupaciones de instituciones públicas (Nou Barris 1973, 1988).

El período democrático y el consiguiente trasvase de actores de los movimientos sociales a la Administración pública favorece un nuevo período de negociaciones/encuentros directos entre los movimientos sociales urbanos y el Ayuntamiento, con nuevos mecanismos como las Comisiones de Seguimiento.

El profundo cambio experimentado en la estructura política respecto a los años de construcción del Cinturón, con un sistema democrático de partidos políticos plenamente asentado en los años noventa, se hace notar en la expresión y en el impacto de las reivindicaciones del movimiento vecinal. El hecho de que el gobierno municipal ha absorbido en los años ochenta gran parte de los elementos más activos del movimiento vecinal tiene dos consecuencias directas. Por un lado, se genera una cierta "decapitación" del movimiento, con la desorientación que supone el abandono de muchos líderes para asumir responsabilidades de gobierno y la pérdida de un "oponente" claro al que enfrentarse en las reivindicaciones. Por otro lado, los mecanismos de incidencia se complejizan, las acciones de oposición ya no son suficientes y se desarrollan nuevos cauces de negociación y de colaboración.

## **Conclusiones generales**

La comprobación de la **hipótesis general** de trabajo, que defiende que los actores sociales pueden introducir modificaciones que enriquezcan el diseño de un proyecto urbano, si se cumplen unas determinadas condiciones que favorezcan su participación, se realiza a través de la verificación de las dos hipótesis particulares.

En líneas generales, a la vista de los casos analizados de los barrios de Sants, Guinardó y Nou Barris, se puede decir que existen diferentes grados de incorporación de agentes sociales diversos en el proceso de diseño de una infraestructura urbana. Esta situación influye en las modificaciones que se introducen en el proyecto original, que dependen de la capacidad de influencia que tengan estos agentes para que sus reivindicaciones o principios de actuación sean tenidos en cuenta.

De entre las situaciones analizadas, vemos que el caso en el que estos actores adquieren mayor capacidad de incidencia en el proceso (Nou Barris), ha sido el que se ha solucionado con el proyecto con mayor capacidad de conexión urbana y que introduce más innovaciones en sus planteamientos (Alcalá, 2004). Por el contrario, en el proceso de ejecución y posterior transformación del Primer Cinturón (Sants, Guinardó), la incidencia de los movimientos sociales ha sido menor y con un carácter principalmente reactivo (a excepción del caso de la plaza Lesseps), y el proyecto presenta un menor grado de innovación y legibilidad.





# BIBLIOGRAFÍA

## Bibliografía general

Ayuntamiento de Barcelona (1984) "Pla de vies. Materials per al seminari de vies", Barcelona: Ayuntamiento de Barcelona.

Ayuntamiento de Barcelona (1987) "Urbanisme a Barcelona. Plans cap al 92". Barcelona, Ayuntamiento de Barcelona. Planejament Urbanístic- Àrea d'Urbanisme i Obres Públiques.

Andreu, Marc (2015) "Barris, veïns i democràcia. El moviment ciutadà i la reconstrucció de Barcelona (1968-1986)". Barcelona: L'Avenç

Bohigas, Oriol (1985) "Reconstrucció de Barcelona", Barcelona: Ed. 62

Borja, Jordi (1973) "Elementos teóricos para el análisis de los movimientos reivindicativos urbanos", Cuadernos de Arquitectura y urbanismo, 94 p.57-61. Barcelona: COAC

Borja, Jordi (2013) "Revolución urbana y derechos ciudadanos", Madrid: Alianza Editorial.

Busquets, Joan [1992] (1996) "Barcelona. Evolución urbanística de una ciudad compacta", Madrid: Ediciones Mapfre.

Busquets, Joan (2004) "La construcción urbanística de una ciudad compacta". Barcelona: Ediciones del Serbal

Carreras, Carles (1980) "Sants. Anàlisi del procés de producció de l'espai urbà de Barcelona". Barcelona: Editorial Serpa.

Castells, Manuel (1971) "Movimientos sociales urbanos", Madrid: Siglo XXI

Castells, Manuel [1983] (1986) "La ciudad y las masas: sociología de los movimientos sociales urbanos. Madrid: Alianza.

Domingo, Miquel y Bonet i Casas, M Rosa (1998) "Barcelona i els moviments socials urbans", Barcelona: Fundació Jaume Bofill.

Fabré, J. y Huertas, JM (1976 [segunda edición 1980]) "Tots els barris de Barcelona. El Clot, El Poblenou, La Sagrera, Sants, La Bordeta, Hostafrancs". Barcelona: Edicions 62

Fabré, Jaume y Huertas, Josep M. (1977) "Tots els barris de Barcelona VII: Els polígons (2) i el Districte cinquè", Barcelona: Edicions 62.

Fabré, Jaume y Huertas, Josep M. (1991) "Història dels districtes de Barcelona. Nou Barris. La penúltima Barcelona". Barcelona: Ayuntamiento de Barcelona.

FAVB- Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona (2010) "Quaderns de carrer 5: 1970- 2010, 40 anys d'acció veïnal". Barcelona: Editorial Mediterrània.

Font, Antonio (1993) "Marges i intersticis. L'ordenació de les vores dels nous cinturons de Barcelona" Artículo en Quaderns nº193, Barcelona: COAC.

Font, Antonio; Llop, Carles; Vilanova, Josep Mª (1999) "La construcció del territori metropolità. Morfogènesi de la regió urbana de Barcelona". Barcelona: Mancomunitat de Municipis de l'àrea Metropolitana de Barcelona.

HOLSA Imatge i comunicació (1992) "Les rondes de Barcelona. Millora de la Xarxa Viària". Barcelona: HOLSA-Barcelona Holding Olímpic

Huertas, Josep Mª y Andreu, Marc (1996) "Barcelona en lluita (El moviment urbà 1965-1996)". Barcelona: FAVB con la colaboración de la Diputación de Barcelona y la Fundación Jaume Bofill.

Iglesias, Mariela; Ciocoletto, Adriana; Jacques, Carolina (2007) "Gent de Nou Barris. 1897-2007 La transformació a ciutat" Barcelona: Ayuntamiento de Barcelona.

Manresa, Kim (1997) "Nou Baris, 25 anys. Document gràfic". Barcelona: Coordinadora d'Associaciones de Veïns de Nou Barris.

Martí, Josep y Marcé, Josep (1996) "Centre Social de Sants. Una experiència associativa". Barcelona: Centre Social de Sants.

Martí, Francisco y Moreno, Eduard (1974) "Barcelona, ¿a dónde vas?". Editorial Dirosa, Barcelona.

Montaner, Álvarez y Muxí, Zaida ed. (2011). "Archivo Crítico modelo Barcelona 1973- 2004". Barcelona: Ayuntamiento de Barcelona, Departamento de Composición Arquitectónica de la ETSAB- UPC

Parcerisa, Josep (2014) "Barcelona. Urbanisme segle XX. Vigila el mar, vigila les muntanyes". Barcelona: Marge Books.

Ribas, Manuel (1984) "Explicació de Projectes d'Operacions d'Estructura. Ayuntamiento de Barcelona, Pla de Vies, Materials per al Seminari de Vies. Barcelona: Ayuntamiento de Barcelona.

Riera, Pere (1993) "Rentabilidad social de las infraestructuras: las rondas de Barcelona". Editorial Civitas: Madrid

Solà-Morales, Manuel de (1985) [2008] "Diez lecciones sobre Barcelona", Colegio Oficial de Arquitectos de Catalunya: Barcelona

Torres i Capell, Manuel (1999) "La formación de la urbanística metropolitana: l'urbanisme de la diversitat. Àrea Metropolitana de Barcelona: Barcelona

Vázquez-Montalbán, M. y Moreno, E. (1991) "Barcelona, cap a on vas?" Editorial Llibres de l'index: Barcelona

### **Artículos en revistas**

Acebillo, Josep (1993) "Barcelona 92: una operación infraestructural" en Riera, Pere (1993)

Editorial "Conveni Generalitat- Ayuntamiento. Punt final a les Rondes de Barcelona" en revista Espais, num 37, año 1993, revista del Departament de Política Teritorial i Obres Públiques, Generalitat de Catalunya.

Borja, Jordi (1972) "La larga marcha de los barrios norte de Barcelona". Cuadernos de Arquitectura y urbanismo, n.88 p.101-106

Brau, Luis (1973) "El primer cinturón de Ronda" en Cuadernos de Arquitectura y urbanismo, núm.98 El paraíso de las urbanizaciones, revista del Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña.

Brau, Luis (1974) "Crónica urbana: Salvem Sants dia a dia..." en Cuadernos de Arquitectura y urbanismo, n.101 p 53-55

Herce, Manuel (1979) "Por una alternativa a la red arterial de Barcelona" Artículo, CEUMT. Butlletí del Centre d'Estudis Urbanístics, Municipals i Territorials nº15, junio 1979

Milagro, José María (1988a) "El II Cinturó: una llarga i procel·losa història (1): dels 300 milions de pessetes de l'any 1962 als 30.000 d'avui, per als 12 km de traçat al terme municipal de Barcelona" en revista *Espais*, num 11, año 1988, revista del Departament de Política Teritorial i Obres Públiques, Generalitat de Catalunya

Milagro, José María (1988b) "El II Cinturó: una llarga i procel·losa història (i 2): dels 300 milions de pessetes de l'any 1962 als 30.000 d'avui, per als 12 km de traçat al terme municipal de Barcelona" en *Espais*, num 12, año 1988, revista del Departament de Política Teritorial i Obres Públiques, Generalitat de Catalunya.

Montaner, Josep M<sup>a</sup> y Muxí, Zaida (2010) "Moviments socials, a l'avantguarda del canvi urbà", en *Quaderns de carrer 5: 1970- 2010, 40 anys d'acció veïnal*. Barcelona: Editorial Mediterrània.

Nobell, Pau (1990) "El II Cinturó: una via per a completar la urbanització de Barcelona: configura un arc que uneix el Prat de Llobregat amb Montgat" en *Espais*, num 23, año 1990, revista del Departament de Política Teritorial i Obres Públiques, Generalitat de Catalunya

Pradas, Rafael (1974) "Ocupaciones populares de terrenos" en *CAU: construcción, arquitectura, urbanismo*, n.27.

Serratosa, Albert (1997) "La revisió del Pla Comarcal de Barcelona: alternatives a l'origen i organització dels treballs" en *Papers*. Regió Metropolitana de Barcelona, n28 nov 1997, p 9-14

Soteras i Mauri, Josep (1950) "El Plan de Ordenación de Barcelona y su zona de influencia en la Exposición del Día del Urbanismo" en *Cuadernos de arquitectura*, 1950, num.14, p.2-11

Terán, Fernando de (1977) "Notas para la historia del urbanismo de Barcelona. La era de Franco" en *Ciudad y Territorio*, n.2, p.73-86

## **Tesis e investigaciones académicas**

Alcalá, Laura Inés (2004) "Hacia la asimilación de las vías segregadas en el ámbito urbano. El caso de las Rondas de Dalt y del Litoral en Barcelona. Tesis Doctoral- UPC. Director: Sabaté, Joaquín.

Bordetas, Iván (2012) "Nosotros somos los que hemos hecho esta ciudad. Autoorganización vecinal durante el tardofranquismo y el proceso de cambio político" Tesis Doctoral – UAB. Directores: Marín, Martí e Ysàs, Pere.



Grandas, Hugo (1998) "Vialidad Arterial y Forma urbana. Estudio de la urbanística del viario y de los procesos de urbanización de vías básicas" Tesis Doctoral - UPC. Barcelona. Director: Corominas, Miquel.

Juárez, Pablo (2011) "Lugares alterados, lugares interpretados. Remodelación urbana, identidad y participación en la Barcelona global". Tesis Doctoral- UPC. Director: Sabaté, Joaquín.

Magro Huertas, Tania (2014) "Hacia la ciudad inclusiva. Prácticas sociales urbanas en Barcelona 1969-1979". Tesis Doctoral - UPC. Barcelona. Director: Montaner, Josep M<sup>a</sup>.

Martínez Palacios, Emerson (2014) "El modelo Barcelona de espacio público y diseño urbano. El espacio público asociado a la infraestructura de movilidad rápida y rodada de Barcelona". Tesina de Final de Máster (Máster Oficial en Diseño Urbano) - UB. Barcelona. Directo: Remesar, Antoni Remesar.

Pous y Argila, Ramón (1963) "Enfoque técnico-urbanístico del plan de circulaciones primarias de Barcelona", Tesis Doctoral- UPC.

Sagasta Lacalle, Xabier (2012) "El segundo cinturón de Barcelona: bordes y puentes". Tesina de Final de Máster (MUTPPA) - UPC. Director: Monteys, Xavier.

Serras i Tobia, Joan (1997) "Anàlisi de paràmetres projectuals de les vies ràpides i repercussions en el disseny de rondes urbanes" Tesina de especialidad (Urbanisme, transports ETSCCP) – UPC. Barcelona. Director: Herce, Manuel.

# ANEXO: LOS MOVIMIENTOS SOCIALES URBANOS

## Movimientos y entidades de ciudad.

### *Amigos de la Ciudad*

Fundada en 1935, sus estatutos recogen que se trata de "una institución apolítica que tiene por objeto agrupar a los ciudadanos y entidades que simpatizan con su ideario de procurar el embellecimiento, higienización, progresos y defensa de los intereses de nuestra ciudad (...)". Su actividad cotidiana, según recogen los mismos estatutos, consiste en la realización de informes, memorias o dictámenes, "realizando la propaganda por la prensa, radio, ediciones de folletos, revista- boletín, conferencias y todos aquellos otros medios legales que se consideren oportunos y convenientes". Eran habituales los coloquios o conferencias sobre "urbanismo y sociedad" en el Ateneo Barcelonés, con notable repercusión mediática. Tanto por el origen de sus componentes como por la naturaleza de las actividades que realiza se trata de una entidad que, como recoge el periodista Luis Valeri en su elogioso artículo de La Vanguardia del 15 de noviembre de 1964, "son un instrumento precioso de colaboración con nuestra primera autoridad municipal, a la cual se sienten íntimamente ligados y constantemente dispuestos a prestar su más entusiasta colaboración". Forma parte de la "Comisión Superior de Ordenación Provincial de Barcelona" (creada por decreto en mayo de 1945), junto a representantes de la Cámara de Propiedad, del Ayuntamiento, de la Diputación Provincial y de los Ministerios y presidida por el Gobernador Civil.

En los años sesenta, bajo la presidencia de Josep M. Poal i Ballarín primero y Amadeo Llopart después, tiene especial protagonismo la Comisión de Urbanismo dirigida por el arquitecto Antonio González Moreno-Navarro. Dicho órgano impulsa, acompaña o canaliza reivindicaciones sobre numerosas intervenciones urbanísticas en la ciudad, con un contacto directo con las autoridades municipales y con un acceso a la prensa y a los medios de comunicación que multiplican su efecto en la opinión pública. Así, "Amigos de la ciudad" juega un papel importante, junto a la asociación "Amigos del Paseo de Gracia", en la reforma de esta avenida en 1970: "*Amigos de la ciudad* apoya el proyecto de reforma aludido, siempre y cuando se cumpla en la letra y en el espíritu los detalles que figuran en el mismo" (acuerdo adoptado en reunión de Junta directiva el 5/3/1970). También reivindica la creación de una zona verde- deportiva en la calle Cerdeña en 1969: "Amigos de la ciudad" quiere agradecer a los señores Porcioles [alcalde de Barcelona] y Samaranch [Delegado nacional de Educación Física y Deportes] la amable acogida y ofrecimientos que le dispensan e igualmente agradecer la entusiástica adhesión del público barcelonés" (LA VANGUARDIA, 13/02/1969, pág. 23), si bien en comunicado del 11 de marzo de 1970, ante la negativa del ayuntamiento a ejecutarlo, manifiesta que "*Amigos de la Ciudad* no cesará en su empeño de rescatar la repetida manzana para espacio verde-deportivo de la ciudad".

En relación al barrio de Sants, los vínculos son especialmente intensos con el Centre social de Sants, al que otorga el título de "amigos predilectos" en 1973 "en virtud de la tarea desarrollada a raíz de la explosión de gas de la calle Rajolers, la exposición "un cop d'ull a Sants" y la campaña que ha iniciado en defensa de los espacios libres del barrio y que Amigos de la Ciudad promete hacer suya" (Martí, Marcè, 1996). Además de este y otros reconocimientos, la entidad juega un papel menor, por ejemplo, en la campaña de reivindicación de la España Industrial (desarrollada entre 1973 y 1985 para destinar el antiguo solar fabril a equipamientos públicos) o la campaña "Salvem Sants dia a dia".

### **Los Colegios profesionales**

Los Colegios profesionales son actores especialmente significados en las diferentes reivindicaciones de los Movimientos Sociales Urbanos en los últimos años de la dictadura franquista. Entre ellos destacan los Colegios de Arquitectos, de Aparejadores, de Doctores y Licenciados o el Colegio de Ingenieros Industriales.

El Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña y Baleares (COAC) crea la Oficina de Información Urbanística (OIU) a finales de los años sesenta (año 1968, de acuerdo a Domingo y Bonet, 1998) dentro de la Comisión de Cultura del Colegio (creada en 1964) y funciona hasta mediados de los años ochenta. Por un lado, la OIU recaba de manera sistemática la información urbanística y recopila la documentación técnica necesaria (memorias, cartografías, estudios, etc.) para ponerla a disposición del público en general de una manera clara y facilitar así el posicionamiento y actuación de la ciudadanía. Destaca en este sentido la multitud de exposiciones, conferencias y otros actos divulgativos, así como la publicación de manera periódica en La Vanguardia durante los años 70 de un apartado titulado "Planes y proyectos de ordenación urbana a información pública" en el que se informaba de los diferentes planes del área metropolitana en exposición pública o período de alegaciones. En la revista del colegio, Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo, se crea a partir del número 87 (1975) la sección "Crónica Urbana", que con artículos de Jordi Borja o Lluís Brau da cuenta de la situación de los movimientos sociales urbanos, especialmente en el entorno metropolitano barcelonés.

Pero la labor de la OIU no se limita a canalizar información para facilitar la implicación ciudadana, sino que el Colegio se convierte en actor activo con un posicionamiento propio "al denunciar e impugnar cuantas cuestiones urbanísticas podían ir en contra del bien común de las comunidades"<sup>1</sup>. El papel de la OIU como asesor de entidades vecinales comprende la realización de informes técnicos específicos, asesoramiento regular a asociaciones o la participación activa en grupos de trabajo para generar propuestas alternativas a determinados planes. Destaca, en este sentido, la convocatoria -junto a entidades sociales y otros colegios profesionales, como el de Ingenieros o el de Abogados- del concurso para la elaboración del "contraplan de la Ribera" en 1971, o la creación de una comisión mixta (vecinos, entidades, y miembros del Colegio de

---

<sup>1</sup> MORENO, Amparo (1975) artículo "Colegio de Arquitectos. La hora de la verdad" en Revista Destino, n.1947, enero 1975

Aparejadores y de la OIU) para la preparación de las impugnaciones al Plan Parcial de Ordenación de la Montaña de Montjuïc entre 1971 y 1974. (MAGRO, 2014). Un artículo publicado en La Vanguardia el 18 de enero de 1975 recoge que "las comparecencias del Colegio de Arquitectos a las informaciones públicas y los informes de la OIU han evitado especulaciones y han salvado terrenos para uso ciudadano, que de otra manera hubieran desaparecido, silenciados o disimulados en planes parciales municipales. Especialmente la OIU ha sido el centinela que dentro de lo posible –que no siempre ha podido- ha evitado que siguieran produciéndose monstruosidades urbanísticas (...).

Cuando en 1975 cambia la Junta del Colegio y el decano Jorge Mir Valls se plantea la desaparición de la OIU y el cambio de rumbo en el papel político del COAC, veintiuna asociaciones –entre las cuales "Amigos de la Ciudad", la Joven Cámara y una veintena de asociaciones de vecinos- emiten un comunicado instando al Colegio a "poder continuar obteniendo los asesoramientos técnicos (...), seguir consultando los valiosos archivos de prensa y urbanismo de la OIU [y] mantener la colaboración para la acción pública e independiente sobre aquellos temas urbanísticos y arquitectónicos que afecten a la ciudad" (documento presentado por las veintiuna entidades el 15 de enero de 1975 al secretario de la Junta del Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña y Baleares.).

Por su lado, el Colegio de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Cataluña es responsable de la publicación de la revista CAU, probablemente el mejor legado para entender la relación entre técnicos y movimientos sociales del último tercio del s.XX. El número 34, de noviembre-diciembre de 1975, se titula "La lucha de los barrios de Barcelona, 1969-1975» y es presentado como un "trabajo colectivo de Josep M. Atibes, Faustino Miguélez, María José Pardo, Jordi J. Santularia y Juli Sabaté, coordinado por Rafael Pradas, revela el tránsito de una sociedad de individuos deliberadamente atomizados y separados a un movimiento popular consciente de su fuerza colectiva y preñado de alternativas, tan radicales como coherentes, para un auténtico orden social nuevo" (Artículo introductorio en la página del índice del número 34 de la revista CAU.). Este documento supone un compendio exhaustivo de los conflictos urbanos de la ciudad entre 1969 y 1975, en un ejercicio de sistematización de las reivindicaciones de los MSU que son analizadas en función de su periodo, origen, objetivo, participantes, desarrollo, actuaciones y resultado.

El Colegio de Aparejadores acoge la "exposició informativa sobre el I Cinturón de Ronda i la seva incidència en la plaça Lesseps", entre el 12 y el 24 febrero de 1973 con las argumentaciones ciudadanas en contra de la construcción del Cinturón elevado.

## **El movimiento vecinal de Sants**

### **Centre Catòlic de Sants – Parroquia de Sant Medir**

Además de ser considerado el lugar de nacimiento del Centro Social de Sants (mossén Vidal fue quien negoció con el Patronato Social Católico de Sants la cesión del local de la calle Olzinelles, 30), en la parroquia de Sant Medir se reunía también la Asociación Activa de Padres o la Comisión de Barrio. En 1976 acoge la histórica asamblea en la que se crea el sindicato (por aquel entonces clandestino) Comisiones Obreras.

### **Asociación de vecinos de Brasil, Badal y adyacentes**

Fundada el 8 de marzo de 1970 con un centenar de socios (los estatutos son aprobados por el Gobierno Civil de Barcelona en febrero de 1970), es una de las primeras organizaciones vecinales creadas en el barrio de Sants. La Asociación nace como respuesta directa al impacto de las expropiaciones para la construcción del Primer Cinturón en el barrio, promovida por la Asociación de Comerciantes de la calle Badal y por los sectores más acomodados del barrio (industriales y comerciantes) que se veían afectados. Desde sus inicios se caracteriza por la acción judicial contra el Ayuntamiento, renunciando a la movilización o la participación popular, y el papel de los vecinos "se limitó a firmar papeles notariales y alegaciones" (Martí y Marcè 1996, p. 194).

En 1972, con el Cinturón ya inaugurado, la Junta de la Asociación se plantea su desaparición al considerar acabada la tarea de la entidad. A pesar de las numerosas deserciones (especialmente de comerciantes), un grupo de vecinos asume la nueva directiva y trata de hacer frente a la deuda contraída por las costas judiciales (próxima a las 800.000 pesetas). Es a partir de este momento, y a raíz del movimiento vecinal contra la revisión del Plan Comarcal, que la Asociación aumenta su articulación con otras entidades (Especialmente el Centro Social) e implica a la ciudadanía de manera más activa en sus acciones. También es en este periodo que extiende su área de influencia, pasándose a llamar "Asociación de Vecinos de Brasil, Badal y Labordeta en 1976,

### **Centre Social de Sants**

El "Centro Social de Sants" tiene su origen en la confluencia de diversas Comisiones de Barrio clandestinas (Sants 1, del PSUC, y Sants 2, de Bandera Roja), siguiendo la consigna del PSUC de ir hacia la legalización de las plataformas de barrios. Estas comisiones de barrio, plataformas formadas por personas con inquietudes políticas y sociales con vocación de incidir en la mejora de la calidad de vida (especialmente la educación y la sanidad), se reunían hasta el momento en la Parroquia de Sant Medir (en aquel momento bajo el rectorado de "mossén Vidal") y en la guardería Guimbó. El 15 de diciembre de 1971 la asociación es inscrita en el "Registro Provincial de Asociaciones" al considerar el Gobierno Civil que sus fines son "lícitos y determinados": "El Centre Social de Sants va néixer amb l'objectiu ben clar de defensar els interessos col·lectius del barri de Sants



amenaçats de forma immediata [sic] per una política urbanística dictada pels interessos d'uns pocs oposats als de la majoria. La "Gran Barcelona" triomfalista amagava i continua amagant escandalosos dèficits d'ordre sanitari, esportiu, de vivenda, d'esbarjo, de comunicacions, etc" (Editorial del "Centre social de Sants. Butlletí de l'Associació de Veïns, 1 sept- oct. 1974).

Una de las campañas con mayor impacto impulsadas por el Centro Social de Sants fue la conocida como "Salvem Sants dia a dia: ni pas elevat ni museu del tramvia" entre 1973 y 1975. A partir de la exposición "Un cop d'ull a Sants", realizada en la sede de la entidad en junio de 1973, se inicia una serie de reivindicaciones para evitar el paso elevado de vehículos por la plaza de Sants (por aquel entonces Salvador Anglada) y para convertir las antiguas cocheras en un equipamiento de barrio en lugar del programado museo del tranvía. En este contexto, el Centro Social (junto con otras entidades del barrio) convoca una asamblea el 12 de mayo de 1974 en el cine Gayarre en la que, de nuevo, se hacen presentes las reivindicaciones respecto al Primer Cinturón: "Els veïns de Badal i Brasil –ara alcalde Porcioles-, després d'exposar a quin cost de drames humans i famílies desplaçades, s'obrí el cinturó de Ronda, reclamaren que el tram que en aquell moment circulava en túnel, tornés a la superfície a la seva mida primitiva de 30 metres i deixés de recaure sobre ells l'afectació de 50 metres que no tenia ja cap sentit si no era l'especulatiu" (Crónica de la asamblea celebrada el 12 de mayo de 1974, recogida en Martí y Marcè, 1996, p. 55).

El "Centro Social de Sants" es desde su creación uno de los principales espacios de aglutinación de la reivindicación por la mejora de las condiciones de vida en los barrios de Sants. En sus inicios, si bien la gente más activa milita en el PSUC, Bandera Roja o sus áreas de influencia, forman parte del Centro personajes tan heterogéneos como el mencionado Mossen Vidal (párroco de Sant Medir), Remei Ramírez (movimientos obreros cristianos), Molits (presidente de la asociación de comerciantes), Cartanyà (unión Deportiva de Sants) o Martí Olaya (presidente del Orfeó de Sants). Esta capacidad de articulación de sensibilidades diversas caracteriza la acción del Centro Social hasta las elecciones municipales de 1979, en las que, como tantas otras entidades ciudadanas surgidas en los estertores del franquismo, sufre un traumático trasvase de activos a las instituciones.

### **Asociación de Vecinos de Sants- Sol de Baix**

La Asociación se crea en 1972 a raíz de los desperfectos provocados en las viviendas de las calles Joan Güell y Can Bruixa por las obras de la línea 3 del metro. Sin embargo, pronto se centra en reivindicaciones territorialmente concentradas en el ámbito entre los barrios de Les Corts y Sants, en concreto en el solar de Sol de Baix (confluencia entre avenida de Madrid y Primer Cinturón). De acuerdo con el Plan Comarcal, el solar de Sol de Baix se dividía en dos zonas; una destinada a viviendas y otra a zona verde. La acción de esta entidad (con importantes movilizaciones vecinales) contribuyó a que esta última no se transformara en un jardín de uso privado, al obligar al Ayuntamiento a expropiar el solar de 6.400 m<sup>2</sup> en 1979. "Desde hace quince años existe un

solar en el límite de Sants-Les Corts, el Sol de Baix, junto al cruce del Cinturón de Ronda y la Travessera de Les Corts, que ha sido desaprovechado por las sucesivas administraciones municipales. (...) un buen parque sería, por el contrario, una compensación al terrorífico Cinturón de Ronda que padecemos" (Mercedes Alós y 27 firmantes más, en una "carta al director" publicada por El País el 1 de julio de 1983)

## **El movimiento vecinal de Gràcia y Guinardó**

### **Asociación de Propietarios, Comerciantes vecinos de las calles Teodoro Llorente, Olesa y adyacentes**

Es en realidad una asociación de afectados por un tramo del I Cinturón de ronda, se reunió en asamblea el 13 de octubre de 1970 para discutir un único punto del día: El problema de la situación creada por el «Primer trazado B del I Cinturón de Ronda». Eran unos mil doscientos desasosegados vecinos los que se reunían, con intención de discernir y hacer público al mismo tiempo la situación y con la inclusión del procurador en Cortes por representación familiar, don Eduardo Tarragona como aliciente.

### **Associació de veïns Joan Maragall – Guinardó**

Se funda en diciembre de 1970, bajo el nombre de Centro de Cultura Popular de Guinardó (no siendo hasta 1972 que adopta el nombre actual)

### **Asociación de Vecinos Verneda Alta**

Campaña "Cinturó No- Rambla Sí" entre 1978- 1992; reivindican evitar vía rápida 1er Cinturón, y conectar la Rambla con Fabra i Puig, y consiguen que se suprima el cinturón y se urbanice la Rampla Prim hasta Santander (DOMINGO, 1998)

### **Asociación de Vecinos Sagrera**

Oposición al cinturón de ronda, 1974-1989, reivindican que el Cinturón no afecte Zona Verde ni Equipamientos, y la cualifica como Equipamiento para Garcilaso- Costa Rica, y consiguen la Escuela El Sagrer y los jardines (Domingo y Bonet, 1998)

## **El movimiento vecinal de Nou Barris: resumen de actores**

### **Asociaciones de Cabezas de Familia de Vallbona y de Torre Baró**

Las Asociaciones de Cabezas de Familia del Movimiento son, como su nombre indica, entidades con una ideología determinada y sujetos a la disciplina del régimen franquista.

### **Los obreros: Comisiones Obreras y Comisiones de Barrio (CB)**

A finales de los años sesenta gran parte del discurso reivindicativo en los barrios se forja a partir del movimiento obrero, que extiende a los barrios populares la lucha contra el franquismo nacida en las fábricas. El grupo Bandera Roja, constituido como una escisión del PSUC a finales de los sesenta, define el barrio como "aquel espacio donde el Movimiento Popular tiene su mínima y más clara expresión tanto política como organizativa (...) que debe abordar tanto el trabajo de propaganda y agitación política como el de formación y lucha ideológica, dejando en la organización clandestina (las COB o las CB) las actividades estrictamente organizativas" (Bordetas, 2012). Se explica así la estrategia movilizadora del PCE y el PSUC respecto a las reivindicaciones vecinales: la apuesta por la combinación entre las asociaciones vecinales legales, como entes complejos que recojen la diversidad de la composición de los barrios, y unas Comisiones de Barrio clandestinas que dotarían de contenido político a las primeras. (Bordetas, 2012). La Comisión de Nou Barris sirvió como modelo para el resto de la ciudad, y fue la primera comisión de Barrio que se transforma en asociación de vecinos, el amparo de la Ley de Asociaciones del año 1964.

### **Las mujeres: de las Asociaciones de Amas de Casa al Movimiento Democrático de Mujeres**

La Escola d'Adults Paulo Freire nace bajo el impulso de un grupo de mujeres que en 1971 imparten desde sus hogares "clases de cultura general" dirigido exclusivamente a mujeres. Con un claro posicionamiento político en defensa de la igualdad de oportunidades, pronto se convierte en un espacio de alfabetización y concienciación social para toda la ciudadanía: "L'analfabetisme i la manca de cultura anaven agafades de la mà. Calia que la gent prengués consciència de la situació en què estava i de quins problemes tenia per poder prendre decisions" (Maria Rosa Martínez, una de las fundadoras de la Escola d'Adults Paulo Freire, en el libro "Gent de Nou Barris. 1897-2007. La transformació a ciutat", 2009)

### **Asociación de Vecinos Sección Guineueta- Canyelles: Maria Ángeles Rivas Ureña**

Desde finales de 1971, en que el Ayuntamiento sólo quería abonar entre 60000 y 23000 pesetas por las expropiaciones de sus viviendas a consecuencia de las obras del Cinturón de Ronda, se puso al frente de las luchas vecinales, y de seguida tuvo a los vecinos a su lado. Se reunían en el local de la Asociación, un viejo caserón de la zona. El 8 de abril de 1976 estuvo al frente de las movilizaciones para impedir el paso de las excavadoras que pretendían entrar en La Guineueta Vieja. Detrás de ella estaban los vecinos que se movilizaron. Estas acciones de impedir los derribos se produjo en varias ocasiones y siempre con más cantidad de vecinos movilizados, sobre todo con la participación de mujeres. Se solicitaba un piso en el polígono de Canyelles, que todavía no estaban construidos. La plataforma unitaria fue defendida por toda clase de acciones: manifestaciones en San Jaime, en el barrio, con tal de forzar un compromiso por parte del Ayuntamiento. Después de larga lucha el Ayuntamiento se comprometió a facilitar un piso a los expropiados. Se propuso una vivienda en Ciudad Meridiana provisionalmente, pero no fue muy aceptada. La lucha siguió hasta que quedaron cubiertos todos los servicios. Esta lucha, dirigida por Maria Ángeles llevaba mucho tiempo, desde los oscuros tiempos de los alcaldes Porcioles, Massó y Viola a favor de los grandes especuladores. Como ella decía: “no fue fácil pero fue posible”. En 1975 durante el conflicto del Mental fue encarcelada brevemente. Su vida estuvo marcada por la disposición de lucha contra la injusticia. ("blog de l'Arxiu Històric de Roquetes-Nou Barris", entrada de 27 de agosto de 2012, consultada el 1 de agosto de 2017)

### **Centros Sociales: del Cerro de la Trinidad, de Roquetes y Vida Comunitaria para Todos de Trinidad Nueva**

Promueve, a finales de 1973, las olimpiadas populares en los terrenos de las obras del II Cinturón para reclamar equipamientos deportivos en el barrio.

En la sede del Centro Social de Vida Comunitaria para Todos de Trinidad Nueva se presenta, el 14 de febrero de 1970, la alternativa popular para el Plan Parcial Torre Baró- Vallbona- Trinitat, elaborada con el asesoramiento de los técnicos del CEU (posterior CEUMT), y en abril acoge la asamblea multitudinaria que dará origen a la Asociación de Vecinos de mismo nombre.

### **Asociación de Vecinos Nou Barris (1970)**

La Asociación de Vecinos de Nou Barris se constituye el 11 de abril de 1970, en una reunión celebrada en el barracón del "Centro de Vida Comunitaria para Todos" (situado en la calle de la Fosca, en el barrio de la Trinitat Nova y hoy desaparecido), con el nombre de Asociación de Vecinos de Vallbona- Torre Baró- Trinidad.



### **Asociación de Vecinos Trinitat Vella**

La Comisión de Vecinos de Trinitat Vella nació vinculada a la reivindicación por la mejora de la seguridad vial en la Avenida Meridiana. Tras el atropello de tres personas (la última de ellas, el 2 de abril de 1976, en la calle Vinyeda) se inició de manera espontánea un movimiento de ocupación de la avenida, que durante 13 días interrumpió el tránsito y generó fuertes encontronazos con la policía, con la detención de cuatro vecinos. El 26 de abril se conseguía el compromiso municipal de instalar tres nuevos semáforos, y la Comisión de Vecinos de Trinitat Vella se veía de esta manera reforzada.